

IFRS 16 – leasingsopimusten standardiuudistus lentoyhtiöiden näkökulmasta

Ojala Anni

Tekijä(t) Anni Ojala	
Koulutusohjelma Finanssi- ja talousasiantuntijan koulutusohjelma	
Raportin/Opinnäytetyön nimi IFRS 16 – leasingsovimusten standardiuudistus lentoyhtiöiden näkökulmasta	Sivu- ja liitesivumäärä 31
<p>Yksi tämän hetken ajankohtaisimmista muutoksista kaikille niille yrityksille, jotka raportoivat kansainvälisen IFRS-tilinpäätöskäytännön mukaan, on vuoden 2019 alusta voimaan astuva muutos vuokra- eli leasingsovimusten kirjanpitokäsittelyssä. Tämän hetkisen kirjanpitokäytännön mukaan leasingsovimukset jaetaan kahteen luokkaan: rahoitusleasingsovimuksiin ja operatiivisiin leasingsovimuksiin. Näistä kahdesta vain rahoitusleasingsovimukset esitetään yritysten taseissa varoina ja velkoina. Standardiuudistuksen tavoitteena on poistaa luokkajako ja lisätä tilinpäätösinformaation laatua ja läpinäkyvyyttä tuomalla valtaosa taseen ulkopuolelle jätetyistä leasingsovimuksista näkyviin yritysten taseisiin.</p> <p>Leasingrahoituksen määrä on sekä Suomessa että maailmalla selkeässä kasvussa. Erittain suosittua leasingrahoitus on etenkin ilmailualalla. Tämän vuoksi tutkimuksen kohteeksi on valittu juuri lentoyhtiöiden suhtautuminen leasingstandardiuudistuksen tuomiin muutoksiin. Lentokoneen sitoessa omistettuna merkittävän määrän yhtiöiden pääomaa, on leasing tuonut joustavan ja pääomaa sitomattoman rahoituskeinon lentoyhtiöiden merkittävimmille investoinneille. Usein leasingsovimuksilla tavoitellaan juuri vakuus-, luotto-, ja tasehyötyjä.</p> <p>Lentoyhtiöiden suhtautumista standardiuudistuksen tuomiin muutoksiin tutkitaan tekemällä laadullinen sisällönanalyysi lentoyhtiöiden IFRS-standardien kehityksestä vastaavalle IASB-organisaatiolle kirjoittamia kommenttikirjeitä tutkimusaineistona käyttäen. Palautteen kerääminen standardiluonnoksista kommenttikirjeiden avulla on tärkeä osa IASB:n standardinkehitystyötä. Tutkimus on rajattu koskemaan vain toukokuussa 2013 julkaistun standardiluonnoksen kommenttikirjeitä. Tutkimus on rajattu koskemaan vain muutoksia vuokralle ottajien kirjanpidossa, sillä uudistuksen tuomat muutokset ovat huomattavasti merkittävämmät vuokralle ottajille.</p> <p>Tutkimuksessa saadaan selville, että lentoyhtiöiden suhtautumisessa standardiuudistukseen on eroja. Etenkin uudistuksen tuoma merkittävin muutos, operatiivisten leasingsovimusten taseaktivointi, jakaa lentoyhtiöiden mielipiteitä puolesta ja vastaan. Lentoyhtiöille on kuitenkin yhteistä huoli monista edelleen epäselvistä ja tulkinnanvaraa jättävistä kohdista uudessa standardissa. Nämä kohdat liittyivät etenkin ilmailualalle tyypillisten leasingsovimusten kirjanpitokäsittelyyn. Ongelmallisten kohtien toteuttaminen vie yhtiöiden mukaan aikaa, rahaa sekä lisää yhtiöiden raportointitaakkaa. Yhtiöt esittävät huolensa myös tilinpäätösinformaation käyttäjien puolesta, sillä yhtiöiden näkökulmasta uusi standardi tuo epävakautta ja heilahteluja etenkin tuloslaskelmiin.</p>	
Asiasanat IFRS-standardit, vuokrasopimukset, lentoyhtiöt	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimusongelmat, tavoitteet ja rajaus	2
1.2	Toteutus ja menetelmä.....	2
2	IFRS-tilinpäätösstandardit	4
2.1	IFRS Foundation ja International Accounting Standards Board.....	5
2.2	Uuden IFRS-tilinpäätösstandardin laatiminen	7
2.3	Leasingsopimukset IFRS-tilinpäätöksessä	8
2.3.1	Nykyinen IAS 17 -standardi	10
2.3.2	Uusi IFRS 16 -standardi	12
3	Empiirinen analyysi lentoyhtiöiden näkemyksistä leasingstandardiuudistuksesta	16
3.1	Tutkimusmenetelmä ja -aineisto	16
3.2	Tutkimuksen toteutus	17
4	Tutkimuksen tulokset.....	20
4.1	Vuokrasopimusvelan arvostaminen ja valuuttakurssien vaihtelu	20
4.2	Leasingsopimusten taseaktivointi	21
4.3	Ilmailualle tyypilliset leasingsopimukset	24
4.4	Johtopäätökset.....	25
5	Pohdinta.....	28
5.1	Tulosten luotettavuus sekä jatkotutkimusehdotukset.....	29
5.2	Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi	30
	Lähteet	32

1 Johdanto

IFRS-tilinpäätöskäytäntö (International Financial Reporting Standards) on kansainvälinen tilinpäätösnormisto, jonka tärkeimpänä tavoitteena on mahdollisimman laadukkaan ja ymmärrettävän taloudellisen informaation tuottaminen. IFRS-tilinpäätöskäytännöllä pyritään siis tarjoamaan tilinpäätöksen käyttäjien päätöksenteon tueksi laadukasta, johdonmukaista ja yhtenäistä tietoa. (Harrison Jr, Horngren, C. William & Suwardy 2014, 8.)

Jatkuva kehitys ja muutokset ovat IFRS-tilinpäätöskäytännölle hyvin luonteenomaisia, mikä asettaa usein haasteita niin käytäntöä soveltaville yrityksille, tilintarkastajille kuin käytäntöä valvoville tahoille (Haaramo 2012, 21). Yksi tämän hetken ajankohtaisimmista muutoksista on vuoden 2019 alusta voimaan astuva muutos vuokra- eli leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyssä. Nykyinen leasingsopimuksia käsittelevä IAS 17 -standardi korvataan kokonaan uudella IFRS 16 -standardilla. Kirjanpitokäsittelyn muutoksen tavoitteena on IFRS-tilinpäätöskäytännön tavoitteita mukailleen laadukkaamman ja läpinäkyvämmän leasingsopimuksia koskevan tilinpäätösinformaation tuottaminen (IFRS Foundation 2017a.)

Leasing on suosittu rahoitusmuoto ympäri maailman, etenkin vähittäismyynti- ja kuljetusaloilla. Vuonna 2016 maailman listautuneilla pörssiyrityksillä oli leasingrahoitusta yhteensä noin \$3,3 biljoonaa. Leasingrahoituksen suosiosta huolimatta vain 15 prosenttia IFRS-tilinpäätöskäytännön mukaan raportoivien yritysten vuokraamasta käyttöomaisuudesta näkyy yritysten taseissa. Moni taseen ulkopuolelle jäävistä leasingsopimuksista on kuitenkin todellisuudessa yrityksen pitkäaikaista velkaa, joka esimerkiksi mahdollisen sijoittajan tulee huomioida päätöksiä tehdessään. Juuri tähän leasingsopimusten näkymättömyyttä taseessa koskevaan ongelmaan pyritään nyt löytämään ratkaisu uuden IFRS 16 -standardin avulla. (Hoogervorst 2016.)

Leasingrahoituksen merkitys korostuu etenkin heikosta taloudellisesta suhdannekehityksestä selviytymisen aikaan, mikä tekee leasingista ajankohtaisen rahoitusmuodon juuri nyt. Pankkien vakuusvaatimusten ollessa tiukkoja tarjoaa leasing yrityksille vakuudettoman rahoitusmuodon käyttöomaisuuden, esimerkiksi koneiden tai teollisuuden laitteiden, hankkimiseksi. Leasingrahoituksen suosio on Suomessa selkeässä kasvussa, mikä kertoo positiivista viestiä finanssikriisin jälkeen kohenevasta yritysten investointi- ja kasvuhaluudesta. (Siikala 2015.)

Tässä opinnäytetyössä leasingstandardin muutosta tarkastellaan lentoyhtiöiden näkökulmasta. Tarkastelun kohteeksi valittiin juuri lentoyhtiöiden näkemykset, sillä leasingkoneet

ovat lentoalalla erittäin yleisiä. Useiden lentoyhtiöiden lentokoneista jopa puolet on hankittu leasingrahoituksella, ja vuokrakoneiden käyttö alalla on edelleen selkeässä kasvussa (Kauppalehti 2013). Leasinginsopimusten suosio alalla on suuri, sillä omistettuina lentokoneet sitovat huomattavan määrän lentoyhtiöiden pääomaa. Alan kiristynyt kilpailu vaatii yhtiöitä pikaisellakin aikataululla uudistamaan laivastoaan uusia lentoreittejä ja muuttuvia markkinaolosuhteita vastaavaksi (The Economist 2012). Leasinginsopimusten merkitys lentoyhtiöille on siis suuri, ja tämän vuoksi juuri lentoyhtiöiden suhtautumista standardimuutokseen on kannattavaa tutkia.

1.1 Tutkimusongelmat, tavoitteet ja rajaus

Tämän opinnäytetyön tutkimuksen tavoitteena on vastata seuraavaan päätutkimuskysymykseen:

- Miten lentoyhtiöt suhtautuvat uuden IFRS 16 -standardin tuomiin muutoksiin leasinginsopimusten kirjanpitokäsittelyssä?

Pääkysymykseen pyritään löytämään vastaus seuraavien kahden alatutkimuskysymysten avulla:

- Onko eri lentoyhtiöiden suhtautumisessa IFRS 16 -standardiin eroja?
- Onko IFRS 16 -standardissa lentoyhtiöiden näkökulmasta merkittäviä ongelmakohtia?

Tutkimus rajataan käsittelemään vain standardimuutoksen tuomia muutoksia vuokralle ottajien kirjanpitokäsittelyssä. Vuokralle antajien kirjanpitokäsittelyn muutokset rajataan tutkimuksen ulkopuolelle, sillä uusi standardi tuo merkittäviä muutoksia vain vuokralle ottajien kirjanpitoon.

1.2 Toteutus ja menetelmä

Tämän opinnäytetyön toinen pääluke sisältää työn teoreettisen viitekehyksen. Toisessa pääluvussa perehdytään ensin lyhyesti siihen, mitä IFRS-tilinpäätösstandardit ovat ja missä niitä käytetään. Toisessa pääluvussa keskitytään myös yksityiskohtaisesti uusien IFRS-standardien kehitysprosessiin, sillä opinnäytetyön tutkimuksen aineistona ovat juuri tämän kehitysprosessin aikana lentoyhtiöiltä saadut kommenttikirjeet. Kommenttikirjeiden sisällön ymmärtämiseksi avataan myös tarkemmin leasinginsopimusten kirjanpitokäsittelyä IFRS-tilinpäätöksissä. Toisen pääluvun lopuksi esitellään nykyinen IAS 17-standardi ja uusi IFRS 16 -standardi sekä niiden väliset merkittävimmät eroavaisuudet.

Teoreettisen viitekehyksen lähdeaineisto koostuu pääosin laskentatoimen ja rahoituksen kirjallisuudesta. IFRS-tilinpäätöskäytännölle tyypillisen jatkuvan muutoksen vuoksi on lähdekirjallisuutena pyritty käyttämään mahdollisimman uusia julkaisuja. Koska itse standardimuutos on hyvin uusi, ei sitä koskien ole vielä juurikaan painettua kirjallisuutta. Uuden standardin esittelyssä on käytetty lähdeaineistona pääasiassa niin sanottujen Big Four -tilintarkastus- ja konsulttiyritysten julkaisuja.

Tämän opinnäytetyön kolmannessa pääluvussa toteutetaan empiirinen analyysi lentoyhtiöiden näkemyksistä leasingstandardiuudistukseen. Tutkimusmenetelmänä on laadullinen sisällönanalyysi, joka toteutetaan tutkimalla lentoyhtiöiden toukokuussa 2013 julkaistun leasingstandardiluonnoksen perusteella kirjoittamia kommenttikirjeitä. Tutkimusmenetelmä esitellään kolmannessa pääluvussa tarkemmin menetelmäkirjallisuutta apuna käytäen. Tutkimuksen luotettavuuden lisäämiseksi kolmannessa pääluvussa kuvataan myös tarkasti tutkimuksen toteutus.

Neljännessä pääluvussa käydään läpi laadullisen sisällönanalyysin perusteella lentoyhtiöiden kommenttikirjeistä esiin nostetut tärkeimmät näkemykset uuden standardin tuomista muutoksista leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyyn. Neljännen pääluvun lopuksi esitetään tutkimuksen tuloksista tehdyt johtopäätökset. Alatutkimuskysymyksiin sekä niiden avulla myös päätutkimuskysymykseen löydetään tässä vaiheessa kattavat vastaukset.

Opinnäytetyön viidennessä ja viimeisessä pääluvussa pohditaan saatuja tuloksista sekä tutkimuksen luotettavuutta. Luotettavuuspohdinnan tukena käytetään menetelmäkirjallisuutta. Viidennessä pääluvussa tutkimukselle esitetään myös mahdollisia jatkotutkimusehdotuksia. Opinnäytetyön lopuksi pohditaan vielä itse opinnäytetyöprosessin etenemistä sekä tutkijan omaa oppimista prosessin aikana.

2 IFRS-tilinpäätösstandardit

IFRS-tilinpäätöskäytäntö on kattava tilinpäätösinformaatiota sääntelevä normisto. Se koostuu varsinaisten tilinpäätösstandardien lisäksi kahdesta muusta osasta: tilinpäätöksen laatimista ja esittämistä koskevista yleisistä perusteista ja standardien tulkintaohjeista. Yleiset perusteet koskevat tilinpäätösinformaation tavoitteita ja laadullisia ominaisuuksia, jotka määrittävät tilinpäätösinformaation hyödyllisyyden, tilinpäätöksen perustekijät sekä tilinpäätöksen laadinnan perusoletukset. Standardien tulkintaohjeet taas sisältävät tulkintakannanottoja sellaisista kysymyksistä, joihin varsinaiset IFRS-standardit eivät suoraan anna vastauksia. IFRS-tilinpäätöskäytännön lähtökohtana on ensisijaisesti sijoittajan näkökulma, toisin kuin esimerkiksi suomalaisen tilinpäätösnormiston, joka perustuu perinteisesti velkojen suojaan. (Haaramo 2012, 30–33.)

Yhtenäisen tilinpäätöskäytännön kehitys alkoi Euroopassa jo vuonna 1973 vastauksena jatkuvasti kansanvälistyvien markkinoiden tarpeeseen vertailla eri yrityksiä yli kansallisten rajojen. Kehitystä vauhditti entisestään Euroopan pääomamarkkinoiden vapautuminen 1980 luvun puolessavälissä. Eurooppalaiset yritykset pääsivät muutoksen ansiosta etsimään rahoitusta vapaasti sieltä, mistä se oli saatavissa edullisimmin ja tehokkaimmin. Kansainvälisillä markkinoilla oli mahdotonta enää olettaa, että potentiaalinen sijoittaja tuntisi jokaisen yksittäisen maan raportointi standardit niin hyvin, että kykenisi tekemään niiden perusteella perusteltuja päätöksiä. Tilinpäätöskäytäntöjen oli muututtava markkinoiden mukana vastaamaan uusia kansainvälisiä tarpeita. (Troberg 2013, 12.)

Vaikka yhtenäisen tilinpäätöskäytännön kehitys on aloitettu jo vuosikymmeniä sitten, on IFRS-tilinpäätöksen laatiminen ollut pakollista vasta vuodesta 2005 alkaen kaikille niille yrityksille, joiden arvopapereilla käydään kauppaa säännellyillä markkinoilla Euroopan talousalueen (ETA) jäsenmaissa. Vuonna 2007 pakollisen laatimisen piiriin tulivat myös yritykset, joilla on vain noteerattuja joukkovelkakirjoja tai muita vieraan pääoman ehtoisia rahoitusvälineitä. Suomessa yritys voi laatia IFRS-tilinpäätöksen myös vapaaehtoisesti, kunhan sen tilintarkastajana toimii hyväksytty tilintarkastaja. Tilinpäätöstä voidaan kutsua IFRS-tilinpäätökseksi vain, jos se täyttää jokaisen IFRS-standardin mukaiset vaatimukset. (KHT-yhdistys 2014, 6.)

Vuonna 2017 IFRS-standardeja käytetään jo 150 eri maassa ympäri maailman. EU on edelleen suurin yksittäinen IFRS-standardeja käyttävä alue. EU:n ulkopuolisten IFRS-standardeja käyttävien alueiden yhteenlaskettu bruttokansantuote (noin \$27 biljoonaa) ylittää kuitenkin reilusti EU:n bruttokansantuotteen (noin \$19 biljoonaa), mikä kertoo standardien saavuttamasta maailmanlaajuisesta merkittävydestä. (Pacter 2017, 4.)

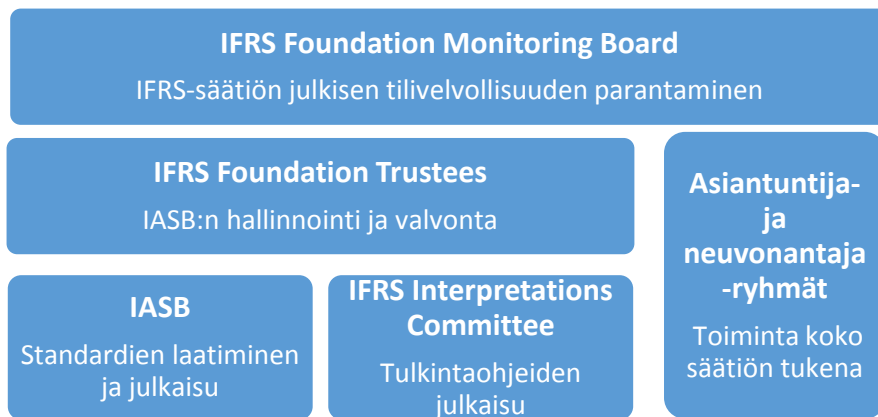
On kuitenkin tärkeää huomata, että markkinoiden jatkuvasta globalisaatiosta huolimatta monet suurimmat maat, kuten Yhdysvallat, Kiina ja Japani raportoivat edelleen omien kansallisten tilinpäätöskäytäntöjensä mukaan. Yhdysvaltojen osalta IFRS-standardien käyttöönotto ei näytä todennäköiseltä edes lähitulevaisuudessa, Japanissa IFRS-standardien mukainen raportointi on sallittu mutta ei pakollista ja Kiina on ilmaissut aikomuksensa hyväksyä IFRS-standardit käyttöönsä. Tarkkaa käyttöönottovuotta ei Kiinankaan osalta ole vielä kuitenkaan varmistettu. (PwC 2017.)

Selkein yhtenäisestä kansainvälisestä tilinpäätöskäytännöstä seuraava etu on yritysten välisen vertailun helppous. Informaation ollessa johdonmukaista, on vertailun tekeminen myös yrityksen raportointien eri ajanjaksojen välillä mahdollista. IFRS-tilinpäätöskäytäntö helpottaa siis huomattavasti tilinpäätösinformaation käyttäjien päätöksentekoa, sillä taloudellinen raportointi on yhtenäistä ja selkeää. (Harrison ym. 2014, 8.)

Vaikka IFRS-tilinpäätöskäytännön tärkein tavoite onkin helpottaa ja selkeyttää tilinpäätösinformaation käyttäjien päätöksentekoa, on siitä huomattavia hyötyjä myös tilinpäätösinformaatiota tuottaville yrityksille. IFRS-käytännön käyttöönotto ympäri maailman helpottaisi yritysten raportointitaakkaa, sillä kansainvälisten yritysten tarvitsisi tuottaa informaatiota vain yhden tilinpäätöskäytännön mukaan. Laadukkaan tilinpäätösinformaation on myös tutkittu parantavan pääomamarkkinoiden tehokkuutta sekä lisäävän kansainvälisiä investointeja. (Pacter 2017, 23.)

2.1 IFRS Foundation ja International Accounting Standards Board

IFRS-standardien laatimisesta vastaa itsenäinen International Accounting Standards Board (IASB), jonka työlle luo puitteet vuonna 2001 perustettu säätiö IFRS Foundation. IFRS Foundation on voittoa tavoittelematon organisaatio, joka on perustettu yhtenäisen kansainvälisen tilinpäätösstandardin kehittämistä ja käyttöönoton helpottamista varten. Säätiön hallitus, IFRS Foundation Trustees -asiantuntijaryhmä, hallinnoi ja valvoo IASB:n toimintaa. IFRS Foundation Trustees -ryhmän toimintaa valvoo puolestaan julkisten pääomamarkkinoiden viranomaisista koostuva ryhmä IFRS Foundation Monitoring Board, joka toimii linkkinä IFRS-säätiön sekä julkisten viranomaisten välillä. Standardien tulkinta-ohjeista vastaa IFRS Interpretations Committee, jonka tehtävä on tukea IASB:a standardien käyttöönottoa ja tulkintaa koskevissa toimissa. Sekä IASB:n että IFRS Foundation Trustees -ryhmän tukena toimii lisäksi monia pienempiä asiantuntija- ja neuvonantajaryhmiä. IFRS-säätiön rakennetta havainnollistetaan kuvassa 1. (IFRS Foundation 2017b.)



Kuva 1 IFRS-säätiön rakenne (Pacter 2017)

IFRS-standardien laatimisen kannalta kaikkein olennaisin organisaatioista on IASB, joka koostuu neljästätoista asiantuntijasta. Kaikilla IASB:n asiantuntijoilla tulee olla käytännön kokemusta tilinpäätösstandardien laatimisesta, tilintarkastuksesta sekä taloudellisten raporttien käytöstä. Asiantuntijat on pyritty valitsemaan maantieteellisesti eri alueilta. Asiantuntijoiden valinnoista vastaa IASB:n toimintaa hallinnoiva ja valvova IFRS Foundation Trustees. IASB:n asiantuntijat ovat vastuussa IFRS-tilinpäätösstandardien kehityksestä ja julkaisusta. Uusien standardien kehittämisprosessissa on kuitenkin aina mukana myös muita organisaatioita IFRS-säätiön sisällä sekä useita ulkoisia sidosryhmiä. (IFRS Foundation 2017b.)

IFRS-standardeja on käytössä kahdella eri nimellä, IAS ja IFRS, joista IAS kirjaimilla nimetyt on julkaistu ennen vuotta 2001, ja kaikki sen jälkeen julkaistut standardit on nimetty kirjaimilla IFRS. Tämä johtuu siitä, että yhtenäisen tilinpäätöskäytännön kehittämisen vuonna 1973 aloittanut organisaatio toimi nimellä IASC (International Accounting Standards Committee). Vasta myöhemmin, vuonna 2001, tämän organisaation korvasi nykyinen IFRS-standardien laatija IASB. Muutoksesta huolimatta molempien organisaatioiden tehtävä on ollut pääpiirteiltään aina sama: kehittää kansainvälinen, yhtenäinen, korkealaatuinen ja mahdollisimman läpinäkyvä tilinpäätöskäytäntö. Siinä missä IASC aloitti yhtenäisten standardien kehityksen EU-alueelle, keskittyy IASB nyt laajentamaan yhtenäisen tilinpäätöskäytännön käyttöönottoa maailmaan laajuisiksi. Tällä tavoitteellaan IASB pyrkii luomaan luottamusta, kasvua sekä taloudellista vakautta globaaleille markkinoille. (Harrison ym. 2014, 7.)

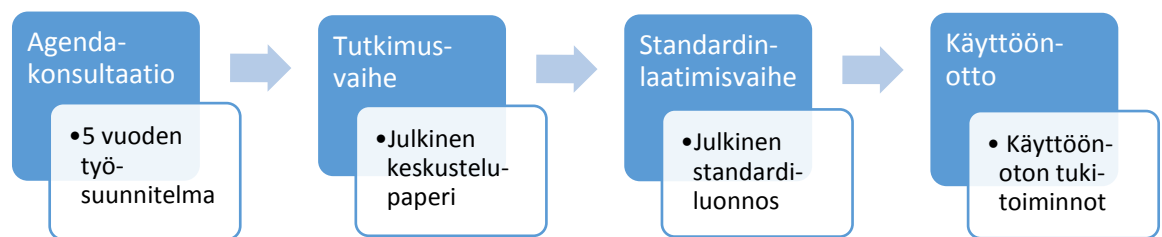
2.2 Uuden IFRS-tilinpäätösstandardin laatiminen

Uuden IFRS-standardin laatimisprosessissa IASB pyrkii läpinäkyvyyteen sekä aktiiviseen sidosryhmien osallistamiseen. Uudet standardit ovat avoimesti kommentoitavissa jokaisessa laatimisprosessin vaiheessa. Laatimisprosessin aikana konsultoidaan monia ulkoisia sidosryhmiä, kuten sijoittajia, tilinpäätöksen ammattilaisia ja eri toimialojen yrityksiä. Tavoitteena uutta standardia säätäessä on siis saada palautetta asiantuntijoiden lisäksi myös niiltä tilinpäätösinformaation tuottajilta, joita standardimuutos käytännössä tulee koskettamaan. Kaikki IASB:n paperit ja kokoukset ovat aina julkisia. Kokoukset videoidaan, joten niitä voi seurata helposti internetin avulla mistä päin maailmaa tahansa. Myös standardien kehityksen aikana niistä annetut kommenttikirjeet ovat julkisia. (Deloitte 2016a, 11.)

Uuden tilinpäätösstandardin laatiminen voidaan jakaa neljään tärkeimpään vaiheeseen: agendakonsultaatio, tutkimusvaihe, standardinlaatimisvaihe sekä käyttöönotto. Koko prosessi on esitetty kuvassa 2. Ensimmäisen vaiheen, julkisen agendakonsultaation, IASB suorittaa viiden vuoden välein. Tässä konsultaatiovaiheessa IASB pyytää mielipiteitä seuraavien vuosien työsuunnitelmalleen. Näin IASB pyrkii varmistamaan keskittyvänsä vain tärkeisiin ja ajankohtaisiin projekteihin. Myös IFRS-organisaation sisäiset elimet saavat ehdottaa muutoksia IASB:n esittämään työsuunnitelmaan. (IFRS Foundation 2017c, 4.)

Tutkimusvaiheessa IASB kartoittaa valitsemaansa aiheeseen tarkemmin perehtymällä, onko uuden standardin säätämiselle todella aiheutta, millaisia ongelmia nykyiseen tilinpäätösstandardiin mahdollisesti liittyy ja kuinka näitä ongelmia kannattaisi lähteä ratkaisemaan. Julkisia mielipiteitä IASB:n tekemästä tutkimustyöstä kerätään tässä vaiheessa usein julkaisemalla keskustelupaperi (Discussion Paper). Uuden standardin säätäminen aloitetaan, jos tutkimusvaiheessa todetaan nykyisestä tilinpäätöskäytännöstä löytyvän jokin merkittävä epäkohta, joka voitaisiin uuden standardin avulla korjata. Seuraavaksi, standardinlaatimisvaiheessa, IASB laatii tekemänsä tutkimustyön ja keskustelupaperin perusteella luonnoksen mahdollisesta tulevasta standardista ja julkaisee siitä kommentoinnille avoimen standardiluonnoksen (Exposure Draft) saadakseen lisää palautetta. Tämän palauteprosessin aikana IASB saa usein monia satoja kommenttikirjeitä eri alojen yrityksiltä, organisaatioilta sekä yksityisiltä sijoittajilta. Palautetta kerätään myös IFRS-organisaation sisäisiltä asiantuntijoilta. IASB analysoi saamansa palautteen ja tekee sen perusteella mahdollisesti muutoksia standardiluonnokseensa. Tämän palauteprosessin jälkeen valmis standardi julkaistaan. (IFRS Foundation 2017d.)

Kun itse standardi on valmis ja julkaistu, kuuluu IASB:n tehtäviin lopuksi standardin käyttöönotossa tukeminen. IASB seuraa uuden standardin käyttöönottoa ja puuttuu aktiivisesti kaikkiin siinä mahdollisesti ilmeneviin ongelmiin. Muutaman vuoden kuluttua standardin käyttöönoton jälkeen IASB toteuttaa standardin käyttöönottoa koskevan tutkimuksen (Post-implementation review), jonka avulla se mittaa onnistumistaan. Jos uudella standardilla on täysin löydetty ratkaisut tutkimusvaiheessa esiin nousseisiin ongelmiin, on IASB onnistunut työssään. Jos epäkohtia edelleen esiintyy, käynnistää IASB mahdollisesti uuden tutkimusvaiheen parempien ratkaisujen löytämiseksi. (IFRS Foundation 2017d.)



Kuva 2 IFRS-tilinpäätösstandardin laatiminen vaihe vaiheelta (IFRS Foundation 2017c)

2.3 Leasingsopimukset IFRS-tilinpäätöksessä

Kun yritys tekee käyttöomaisuusinvestointeja vuokraamalla esimerkiksi koneita, laitteita, kuluneuvoja tai kiinteistöjä pitkäaikaisella vuokrasopimuksella, on kyse leasingrahoituksesta. Vuokrasopimus eli leasingsopimus eroaa merkittävästi esimerkiksi osamaksusopimuksesta, sillä yrityksen tarkoituksena ei välttämättä ole lainkaan hankkia kohteen omistusoikeutta vuokra-ajan päätyttyä. Vuokra-ajan pituus vaihtelee vuokrattavan kohteen mukaan. Tavallisesti kohteen käyttökulut ovat vuokraajan vastuulla. Yritys voi tehdä leasing-sopimuksen joko rahoitusyhtiön kanssa, joka on ensin ostanut käyttöomaisuuden myyjältä ja vuokraa sitä edelleen, tai vaihtoehtoisesti suoraan omaisuuden myyjän kanssa. Vuokrattavan kohteen omistusoikeus jää molemmissa tapauksissa vuokralle antajalle, mutta käyttöoikeus siirtyy vuokralle ottajalle. (Kontkanen 2015, 175.)

Leasing termillä voidaan siis tarkoittaa käytännössä hyvin monia erilaisia vuokrasopimuksia, kunhan niihin liittyy jokin vuokraa koskeva elementti. Yleisimmillään leasing on kuitenkin rahoitusyhtiöiden yrityksille tarjoama rahoitusmuoto, jolla voidaan korvata vakuusjärjestelyjä vaativa pankkilainarahoitus. Leasingrahoitus on yleistä etenkin kaupan, kuljetuksen ja varastoinnin aloilla. Leasingrahoitus on lähtöisin Yhdysvalloista, jossa se on ollut yleisessä käytössä jo 1950-luvulta lähtien. Suomessa leasingrahoitus on yleistynyt vasta 1980-luvun aikana ja kansainvälisesti verrattuna leasingrahoituksella on Suomessa edelleen kasvumahdollisuuksia. (Tepora 2013, 115–118.)

Leasingrahoituksen suurin hyöty on, ettei se sido juurikaan yrityksen omaa pääomaa. Yritys voi siis ryhtyä tarpeellisiin inventointeihin myös vaikeassa rahatilanteessa. Leasingjärjestely on joustava ja hankinta on helposti budjetoitavissa. Leasingrahoitus ei myöskään sido yrityksen vakuuksia, sillä vuokrattava kohde toimii sopimuksen vakuutena. Leasingrahoituksen avulla yritys välttää myös ostamisesta koituvat sopimuskulut sekä mahdollisesti muut omistuksen hoitokulut. Leasingrahoitus sopii etenkin lyhytaikaisille hankinnoille ja kehityksen vuoksi nopeasti vanhaneville kohteille, sillä vuokrasopimuksen päättyessä kohde on voinut menettää arvonsa lähes kokonaan. Vastuu esineen hävittämisen tai uudelleen myynnin kustannuksista on vuokralle antajalla. Leasingrahoituksen hyötyihin kuuluu toistaiseksi myös sen kirjanpitokäsittely. Osa yritysten leasingomaisuudesta ei näy tällä hetkellä lainkaan taseessa velkana, ja tämän vuoksi yritykset saattavat näyttää taloudellisesti vahvemmilta, kuin ne tosiasiassa ovat. Leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyyn on kuitenkin pian tulossa muutos kaikille IFRS-normistoa noudattaville yrityksille. (Tepora 2013, 148–152.)

IFRS-tilinpäätöksen leasingsopimusten kirjanpitokäsittely muuttuu heti tammikuun alusta 2019 alkaen. Uusi IFRS 16 -standardi astuu voimaan korvaten kokonaan aikaisemman leasingsopimuksia koskeneen IAS 17 -standardin. Leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyn uudistaminen on otettu osaksi IASB:n työsuunnitelmaa jo yli 10 vuotta sitten, vuonna 2006. Keskustelupaperi IASB:n tekemästä tutkimustyöstä julkaistiin vuonna 2009, ja sen jälkeen kommentoinnille on avattu kaksi eri standardiluonnosta, ensimmäinen 2010 ja saadun palautteen perusteella muokattu seuraava luonnos vuonna 2013. Valmis standardi julkaistiin tammikuussa 2016. (Deloitte 2017a.)



Kuva 3 IFRS 16 standardin laatiminen vaihe vaiheelta (Deloitte 2017a)

Uutta IFRS 16 standardia on kehitetty yhteistyössä Yhdysvaltojen kansallisen tilinpäätöskäytännön kehityksestä vastaavan Financial Accounting Standards Board (FASB) -organisaation kanssa. Yhdysvaltojen uusi standardi julkaistiin pian IFRS 16 -standardin jälkeen. Tiiviistä yhteistyöstä huolimatta leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyssä standardien välillä on edelleen eroavaisuuksia. Koska kehitystyön tavoitteena molempien standardien taustalla on ollut tuoda läpinäkyvyyttä leasingsopimusten kirjanpitokäytäntöön, on leasingsopimusten käsittelyssä nyt kuitenkin enemmän yhtäläisyyksiä kuin ennen. (KPMG 2017.)

Uusi standardi on merkittävä etenkin vuokralle ottajien näkökulmasta, sillä se tuo aikaisemmasta käytännöstä poiketen suurimman osan vuokrasopimuksista näkyviin vuokralle ottajan taseeseen. Vuokralle antajan tilinpäätökseen standardi tuo huomattavasti pienempiä muutoksia. Muutoksen tavoitteena on ollut luoda tilinpäätöskäytäntö, jonka avulla yritykset voivat entistä luotettavammin ja läpinäkyvämmiin esittää leasingsopimustensa määrät, ajoitukset ja niiden mahdolliset rahavirtojen epävarmuudet. (IFRS Foundation 2016a.)

2.3.1 Nykyinen IAS 17 -standardi

Nykyisin voimassa oleva IAS 17 -standardi määrittää kirjanpitokäytännön leasingsopimuksille sekä vuokralle ottajan että vuokralle antajan osalta. Alkuperäinen standardi on julkaistu jo vuonna 1997. Tämän jälkeen samasta standardista on julkaistu uusittu painos vuonna 2003. Uudelleen painettu standardi on ollut käytössä vuodesta 2005 alkaen. (Deloitte 2017b.)

IAS 17 -standardia sovelletaan pääsääntöisesti kaikkiin leasingsopimuksiin, myös sellaisiin, joissa vuokranantajalla säilyy velvoitteita vuokratun käyttöomaisuuden huoltoon tai muuhun sen toiminnasta huolehtimiseen. Standardia ei sovelleta sellaisiin sopimuksiin, joissa käyttöomaisuuden hallintaoikeus ei siirry vuokralle ottajalle. Tällä rajataan pois esimerkiksi palvelusopimukset. Pois standardin soveltamisalasta on rajattu myös uusiutumattomien luonnonvarojen käyttöä koskevat vuokrasopimukset, lisenssisopimukset sekä sijoitussihteistöjä ja biologisia hyödykkeitä koskevat vuokrasopimukset. (IAS 17, kohdat 2–3.)

IAS 17 -standardin mukaan vuokralle ottajan tulee jakaa leasingsopimukset kahteen eri luokkaan: rahoitusleasingsopimuksiin sekä muihin eli operatiivisiin leasingsopimuksiin. Jako näihin kahteen luokkaan tehdään sen perusteella, kummalle sopimusosapuolelle käyttöomaisuuden omistamisen riskit ja hyödyt jäävät. Standardin mukaan rahoitusleasingsopimuksia ovat kaikki sellaiset vuokrasopimukset, joissa vuokraavalla yrityksellä on olennainen osa vuokratun käyttöomaisuuden omistamisen riskeistä ja eduista. Nämä

ehdot täytyvät standardin mukaan esimerkiksi sellaisissa sopimuksissa, joissa käyttöomaisuuden omistajuus siirtyy vuokralle ottajalle vuokra-ajan päättyttyä, käyttöomaisuudella ei ole enää juurikaan taloudellista arvoa vuokra-ajan päättyessä tai vuokralle ottajalla on oikeus ostaa käyttöomaisuus itselleen vuokra-ajan päättyessä sen käypää arvoa edullisempaan hintaan. Kaikki sopimukset, joissa omistamisen riskit ja hyödyt jäävät vuokralle antajalle, luokitellaan puolestaan muihin leasingisopimuksiin. (IAS 17, kohdat 7–10.)

Jako kahteen eri leasingisopimusluokkaan tehdään, koska vain rahoitusleasingisopimukset kirjataan näkyviin vuokralle ottajan taseeseen varoiksi ja veloiksi. Kirjanpidon näkökulmasta on siis oikeastaan kysymys omaisuuserän hankkimisesta vieraan pääoman avulla maksujen tapahtuessa eräkohtaisesti. Vuokratun käyttöomaisuuden käypäarvo tai vaihtoehtoisesti vähimmäisvuokramaksujen nykyarvo kirjataan vuokrasopimuksen alkaessa yrityksen varoihin käyttöoikeusomaisuuseränä ja velkoihin vuokrasopimusvelkana. Näistä kahdesta arvosta taseeseen kirjattavaksi valitaan varovaisuuden periaatetta noudattaen pienempi. Vähimmäisvuokramaksuilla tarkoitetaan vuokralle ottajan vuokramaksueriä, mahdollista vuokralle antajalle annettu takuuta sekä omaisuuserän mahdollisen osto-option toteuttamiseksi suoritettavaa määrää. Vähimmäisvuokramaksujen nykyarvo lasketaan käyttäen diskonttokorkona leasingisopimuksen perusteella määritettyä sisäistä korkokantaa. Jos korkoa ei voida sopimuksen tietojen perusteella laskea, käytetään sellaista korkoa, jolla yhtiö voisi parhaillaan hankkia lisärahoitusta rahoitusmarkkinoilta. (KPMG 2013, 439.)

Rahoitusleasingisopimusvaroista tehdään poistot samoilla periaatteilla, kuin yrityksen itse omistamillekin omaisuuserille. Sopimuksissa, joissa vuokrakohde ei siirry vuokra-ajan päättyttyä vuokralle ottajalle, poistetaan koko omaisuuden arvo sen taloudellista pitoaikaa lyhyemmässä ajassa. Poistosuunnitelma on siis laadittava vuokrankauden perusteella. Jos vuokrakohteen siirtyminen vuokralle ottajalle sopimuksen päättyessä on kohtuullisen varmaa, on omaisuuserän odotettu käyttöaika sama kuin sen taloudellinen vaikutusaika. Poistoaika on tällöin pidempi. (KPMG 2013, 440.)

Rahoitusleasingisopimuksen kulut koostuvat korkokuluista ja velan vähennyksistä. IAS 17 kutsuu leasingkorkoa rahoitusmenoksi. Rahoitusmeno on leasingvuokrien yhteissumman ja leasingvuokrien nykyarvon erotus. Sen osuus on selvitettävä, jotta kirjaukset pystytään tekemään oikein. Tulokseen kirjattava rahoitusmeno kohdistetaan jokaiselle tilikaudelle siten, että korkoprosentti taseessa jäljellä olevalle velalle säilyy koko vuokrankauden ajan samana. Velan vähennys saadaan laskemalla kauden leasingvuokran ja rahoitusmenon erotus. (KPMG 2013, 440.)

Taulukko 1 Erot IAS 17 leasingisopimusluokkien kirjausten välillä (KPMG 2013)

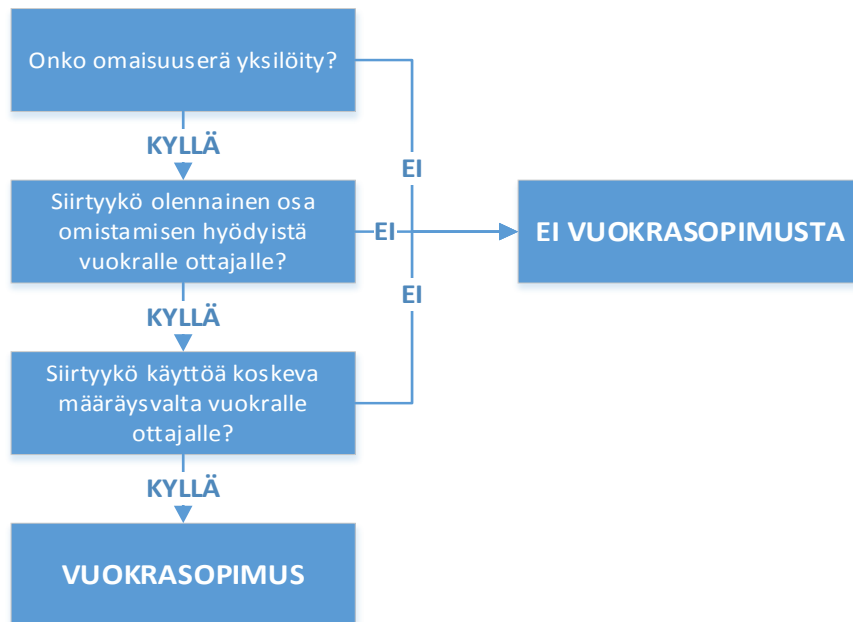
	Muut leasingisopimukset	Rahoitusleasingisopimukset
Tase	-	Käyttöomaisuuserä varoihin ja vuokrasopimusvelka velkoihin
Tuloslaskelma	Kaikki leasingkulut liiketoiminnan muihin kuluihin	Poistot, arvonalentumiset ja korkokulut

Muut leasingisopimukset, eli sopimukset jotka eivät täytä standardin mukaisia rahoitusleasingisopimuksen ehtoja, voidaan jättää taseen ulkopuolelle. Niiden tulee kuitenkin näkyä tilinpäätöksen liitetiedoissa. Muut leasingisopimukset kirjataan taseen sijaan tasaerinä vuokra-ajan kuluessa tuloslaskelmaan liiketoiminnan muina kuluina. Eroja leasingisopimusluokkien kirjausten välillä havainnollistetaan taulukossa 1. (Haaramo 2012, 240.)

2.3.2 Uusi IFRS 16 -standardi

IFRS 16 -standardin merkittävin muutos on, että vuokralle ottaja ei enää erottele rahoitusleasingisopimuksia ja muita leasingisopimuksia toisistaan, vaan sen on kirjattava lähes kaikki leasingisopimuksensa taseeseen varoiksi ja veloiksi (EY 2016, 4). Nykyinen IAS 17 standardi on saanut kritiikkiä juuri siitä, että jako rahoitusleasingisopimuksiin ja muihin leasingisopimuksiin on epäselvä ja voi sen vuoksi johtaa helppoihin manipulaatiomahdollisuuksiin (KPMG 2013, 448). Nykyisellään standardi mahdollistaa siis leasingisopimusten esittämisen niin, etteivät ne rasita yrityksen tasetta eivätkä sen vuoksi vaikuta moniin taseen perusteella laskettaviin tunnuslukuihin (Deloitte, 2016b, 16).

Uusi IFRS 16 -standardi määrittelee leasingisopimuksen sellaiseksi sopimukseksi tai sopimuksen osaksi, joka antaa oikeuden käyttää tiettyä omaisuuserää tietyn ajanjakson ajan vastiketta vastaan (IFRS 16, kohta 9). Tämäkin standardi rajaa siis pois palvelusopimukset. Myös muilta tärkeimmiltä rajauksiltaan uusi standardi vastaa vanhaa. Vuokrasopimuksen tärkeimmät tunnusmerkit ovat uuden standardin mukaan vuokrattavan omaisuuserän yksilöitävyys ja sen käyttöä koskevan määräysvallan siirtyminen vuokralle ottajalle (PwC 2016, 1–2). Sopimuksen kirjanpitokäsittely ei siis enää määräydy vain sen perusteella, kummalle osapuolelle omaisuuserän omistamisen riskit ja hyödyt jäävät. Uuden standardin mukaista vuokrasopimuksen määritelmää havainnollistetaan tarkemmin kuvassa 4.



Kuva 4 IFRS 16 mukainen vuokrasopimuksen määritelmä (KPMG 2016)

Uudessa standardissa vuokra-aika on määritelty ajanjaksoksi, jona vuokralle ottajalla on oikeus käyttää vuokrattua omaisuuserää eikä vuokrasopimusta ole mahdollista enää peruuttaa. Tähän ajanjaksoon liitetään jatko- tai päättämisoption mukaiset ajanjaksot, jos on kohtuullisen varmaa, että vuokralle ottaja käyttää jatko-option tai jättää käyttämättä päättämisoption. Vuokra-aika alkaa siis heti, kun omaisuuserän käyttö on tehty mahdolliseksi vuokralle ottajalle. Vuokra-aika tulee arvioida uudelleen, jos tapahtuu jokin merkittävä optioiden käyttöön tai käyttämättä jättämisen todennäköisyyteen vaikuttava muutos. (PwC 2016, 9.)

Uuden IFRS 16 -standardin mukaan lähes kaikki leasing sopimukset käsitellään jatkossa IAS 17 -standardin mukaista rahoitusleasing sopimukseen luokiteltujen sopimusten kirjanpito käytäntöä noudattaen. Yritys kirjaa siis leasing sopimuksen alussa taseeseen varoihin käyttöoikeus omaisuuserän sekä velkoihin vuokrasopimusvelan. Käyttöomaisuuserä arvostetaan hankintameno, joka sisältää alkuperäisen vuokrasopimusvelan sekä vuokralle antajalle sopimuksen alkamisajankohtaan mennessä maksetut maksut, alkuperäisen arvion mukaiset vuokra kohteen ennallistamismenot sekä vuokralle ottajan alkuvaiheen välittömät menot. Ennallistamismenoja koskeva varaus kirjataan erilliseksi velaksi. Vuokrasopimusvelka lasketaan vähimmäisvuokramaksujen nykyarvon perusteella, jonka laskentatapa on sama kuin IAS 17 -standardin mukaan. Myöhemmillä vuokrausilla vuokrasopimusvelka arvostetaan efektiivisen koron menetelmällä. Tästä menettelystä seuraa taseeseen merkittävien rahoitusvelkojen lisääntyminen yrityksillä, joilla on useita nykyisin muihin leasing sopimukseen luokiteltavia leasing sopimuksia. Leasing sopimusten korkokulut eli rahoitusmenot sekä leasing omaisuuseristä tehtävät poistot ja arvonalentumiset kirjataan

tuloslaskelmaan. Tästä seuraa, että aiemmin operatiivisiksi luokitelluista vuokrasopimuksista, jotka kirjattiin tuloslaskelmaan tasaerinä vuokra-ajan kuluessa, aiheutuu nyt enemmän kuluja vuokra-ajan alkupuolella. (PwC 2016, 12.)

Uusi standardi sisältää kuitenkin kaksi leasingsopimusten kirjaamista koskevaa poikkeusta. Nämä poikkeukset mahdollistavat leasingsopimusten kirjaamisen samoin, kuin nykyisen IAS 17 -standardin mukaisten muiden eli operatiivisten leasingsopimusten. Sopimukset voidaan jättää pois taseesta silloin, jos vuokra-aika on alle 12 kuukautta tai sopimuksen kohteena oleva omaisuuserä on arvoltaan hyvin vähäinen. Poikkeusten tarkoitus on tehdä standardin käytännön soveltaminen helpommaksi tinkimättä kuitenkaan liikaa taseinformaation laadusta. (KPMG 2016, 15.)

Vuokrasopimusvelka tulee IFRS -16 standardin mukaan arvostaa uudelleen, jos vuokra-aika ja siihen liittyvät jatkamis- tai päättämismaksut muuttuvat, mahdollisen osto-option hinta muuttuu tai jäännösarvotakuun perusteella maksettava summa muuttuu. Uudelleenarvostus tulee standardin mukaan tehdä myös, jos vuokrat on sidottu johonkin muuttuvaan hintaan tai indeksiin. Standardi ei anna erillistä ohjeistusta valuuttakurssien muutoksista johtuvien arvomuutosten käsittelyyn. Näin ollen ulkomaalaisen valuutan vuokrasopimusvelkaa käsitellään rahoitusinstrumenttina ja se arvostetaan uudelleen jokaisen raportointijakson lopussa. Valuuttakurssien vaihtelusta aiheutuvat tappiot ja voitot kirjataan yrityksen kuluina ja tuottoina tuloslaskelmaan. (Deloitte 2016b, 55–57.)

Myös rahavirtalaskelma muuttuu uuden standardin seurauksena. Aikaisemmin muihin vuokrasopimuksiin luokiteltujen leasingsopimusten vuokria ei enää esitetä kokoanisuuksessaan liiketoiminnan rahavirroissa. Uuden standardin myötä vuokrat luokitellaan rahavirtalaskelmassa samalla tavalla, kuin muihin rahoitusvelkoihin liittyvät maksut. Vain sopimuksen korko voidaan siis esittää liiketoiminnan rahavirtana. Vuokrasopimusvelan pääomaa koskeva osa vuokrasta esitetään jatkossa rahoituksen rahavirroissa. Lyhytaikaisten tai arvoltaan hyvin vähäisten sopimusten vuokrat voidaan kuitenkin edelleen esittää kokoanisuuksessaan liiketoiminnan rahavirtoina. (PwC 2016, 22.)

IFRS 16 -standardi tuo merkittävän muutoksen myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten kirjanpitokäsittelyyn. Myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyssä myyjä-vuokralle ottaja myy ensin käyttöomaisuuden ostaja-vuokralle antajalle ja vuokraa sen sitten takaisin itselleen. Järjestelyssä korostuu leasingrahoituksen luotto-, vakuus- ja tasehyötyjen tavoittelu omaisuuserän omistamiseen verrattuna. Nykyisen IAS 17 -standardin mukaan myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten kirjanpitokäsittely riippuu siitä, onko kyseessä rahoitusleasing-sopimus vai muu leasingsopimus. Uusi standardi poistaa tämän jaon vaikutukset myös

myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten kirjanpitokäsittelystä. IFRS 16 -standardin mukaan sopimusten kirjanpitokäsittely määräytyy sen perusteella, täyttääkö omaisuuserän luovutus IFRS 15 -standardissa määritetyt myynnin kriteerit. Jos omaisuuserän luovutus luokitellaan IFRS 15 -standardin mukaan myynniksi, kirjataan se sekä myynniksi että leasingsopimukseksi sekä myyjä-vuokralle ottajan että ostaja-vuokralle antajan toimesta. Jos luovutus ei täytä myynnin kriteereitä, kirjaa myyjä-vuokralle ottaja sen rahoitusvelkana ja ostaja-vuokralle antaja rahoitussaamisena. Voidaan olettaa, että vuokralle ottajat kirjaavat uuden standardin myötä valtaosan myynti ja takaisinvuokraus -sopimuksistaan myynteinä ja leasingsopimuksina rahoitusvelkoina kirjaamisen sijaan. (EY 2016, 16.)

IFRS 16 -standardi tulee lisäämään merkittävästi myös liitetietovaatimuksia vuokralle ottajan tilinpäätöksessä. Standardi sisältää soveltamisohjeistusta tilanteista, joissa yrityksen tulisi esittää leasingsopimuksista standardin vaatimusten lisäksi liitetiedoissa vielä huomattavasti täydentävää määrällistä ja laadullista informaatiota. (KPMG 2016, 17.)

3 Empiirinen analyysi lentoyhtiöiden näkemyksistä leasingstandardi-uudistuksesta

Tämän opinnäytetyön tutkimus toteutetaan analysoimalla IASB:n ja FASB:n yhteisen leasingstandardinsäätämisprosessin aikana keräämiä kommenttikirjeitä. Analysoinnin kohteeksi rajattiin vain viimeisimmän, toukokuussa 2013 kommentoinnille avatun standardiluonnoksen kommenttikirjeet. Rajausta tehtiin, jotta analysoitavissa kirjeissä käsiteltävät aiheet vastaisivat mahdollisimman hyvin valmiin standardin sisältöä.

IASB ja FASB keräsivät toivomaansa palautetta kahdentoista standardiluonnoksen oheen liitetyn kysymyksen avulla. Vastukseksi IASB ja FASB saivat yhteensä 641 kirjettä eri organisaatioilta, yrityksiltä ja yksityishenkilöiltä. Vastukset sisälsivät huomattavan paljon vastaajien omia huomioita standardiluonnoksen eri kohdista, eivätkä rajoittuneet vastaamaan vain esitettyihin kysymyksiin. Monet yrityksistä eivät myöskään antaneet vastauksia jokaiseen kysymykseen. Pelkkien suorien vastauksien sijaan kirjeet sisälsivät siis laajasti vastaajien erilaisia näkemyksiä leasingstandardimuutokseen liittyen. Standardiluonnosta oli mahdollista kommentoida syyskuun 2013 puoleenväliin saakka.

3.1 Tutkimusmenetelmä ja -aineisto

Tämän opinnäytetyön tutkimus on kvalitatiivinen eli laadullinen sisällönanalyysi. Laadullisen tutkimuksen tavoitteena on ymmärtää tutkimuksen kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 1997, 161). Laadullisesti tutkittavaa kohdetta, tässä tapauksessa siis lentoyhtiöiden näkemyksiä leasingstandardin uudistuksesta, ei voisi yksinkertaisella tavalla mitata määrällisesti. Tämän vuoksi tämän opinnäytetyön tutkimusmenetelmäksi on valittu laadullinen tutkimus.

Sisällönanalyysi on laadullisen tutkimuksen perusanalyysimenetelmä, jolla voidaan analysoida dokumentteja, esimerkiksi juuri kirjeitä, systemaattisesti ja objektiivisesti. Sisällönanalyysillä pyritään saamaan tutkittavasta ilmiöstä kuvaus tiivistetyssä ja yleisessä muodossa. Näin saadaan laadullinen aineisto järjestetyksi johtopäätösten tekoa varten. Sisällönanalyysi on tekstianalyysiä, jossa etsitään tekstin merkityksiä. Se siis eroaa merkittävästi esimerkiksi diskurssianalyysistä, joka tutkii tekstin kieltä ja sitä, kuinka merkityksiä tekstissä tuotetaan. Sisällönanalyysi sopii hyvin erilaisten näkemysten etsimiseen tekstistä. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 103–104.)

Tämän tutkimuksen tavoitteena on selvittää, miten lentoyhtiöt suhtautuvat uuden IFRS 16 -standardin tuomiin muutoksiin leasing sopimusten kirjanpito käsittelyssä. Tarkastelun kohteeksi valittiin juuri lentoyhtiöiden näkemykset, sillä leasing koneet ovat lentoalalla erittäin yleisiä. Näin ollen muutosta kannattaa tutkia juuri lentoyhtiöiden näkökulmasta, sillä se tuo merkittäviä muutoksia yhtiöiden tilinpäätöksiin. Tutkimuksessa halutaan löytää merkityksiä lentoyhtiöiden lähettämistä kommenttikirjeistä, tämän vuoksi tutkimusmenetelmäksi valittiin sisällönanalyysi. Tutkimuksessa halutaan keskittyä juuri kirjeiden sisältöön ja siihen viestiin, jonka lentoyhtiöt kirjeiden perusteella välittävät. Tutkimuksessa pyritään saamaan lentoyhtiöiden näkemyksistä yleistävä ja tiivis kokonaiskuva.

Tutkimuksen kohteena eli perusjoukkona ovat lentoyhtiöt. Perusjoukosta on tutkimuksen kohteeksi valittu kaikki ne lentoyhtiöt, jotka ovat lähettäneet kommenttikirjeen IASB:n ja FASB:n standardiluonnoksesta. Koska kaikilla perusjoukon jäsenillä ei ole ollut yhtä suurta mahdollisuutta tulle valituksi tutkimuksen kohteeksi, on kyseessä näyte (Holopainen & Pulkkinen 2008, 29). Kaikilla lentoyhtiöillä on kuitenkin käytännössä ollut mahdollisuus kommentoida standardiluonnosta, joten tämän näytteen perusteella kannattaa jo tehdä lentoyhtiöiden standardiluonnokseen suhtautumista koskevia johtopäätöksiä.

Tämän tutkimuksen tutkimusaineisto on valmis, eikä itse kerätty. Kyse on siis sekundaariaineistosta, johon tulee aina suhtautua kriittisesti (Hirsijärvi ym. 1997, 186). Tässä tapauksessa on kuitenkin kyseessä julkisten organisaatioiden julkaisema aineisto, joten aineistoa voidaan pitää luotettavana. Kaikki tutkimusaineistona olevat kommenttikirjeet ovat julkisia, ja ne ovat esillä järjestykseen numeroituina sekä FASB:n että IASB:n verkkosivujen dokumenttiarkistoissa.

3.2 Tutkimuksen toteutus

Tutkimusaineiston käsittely aloitettiin avaamalla yksitellen jokainen kommenttikirje ja kirjaamalla Exceliin oliko kirje lähetetty FASB:lle, IASB:lle vai molemmille organisaatioille. Jotta tutkimusaineisto vastaisi mahdollisimman hyvin tutkittavaa aihetta, rajattiin aluksi pois kaikki ne kommenttikirjeet, jotka oli osoitettu vain FASB:lle. Näin varmistettiin, että tutkimus keskittyy vain muutokseen IASB:n työstämässä IFRS-leasingstandardissa. Vain FASB:lle kirjeensä kohdistaneet yritykset raportoivat Yhdysvaltojen kansallisen tilinpäätöskäytännön, eivät IFRS-tilinpäätöskäytännön mukaan. FASB:lle osoitettuja kirjeitä oli yhteensä 249.

Jäljelle jääneiden 394 kirjeen osalta Exceeliin kirjattiin, oliko kyse organisaation, yksityishenkilön vai yrityksen lähettämästä kirjeestä. Yritysten osalta Exceeliin kirjattiin myös toimiala. Kattavan yritysesittelyn puuttuessa itse kommenttikirjeestä varmistettiin toimiala yrityksen kotisivujen avulla. Standardiluonnoksen kommentointi kiinnosti eniten yrityksiä, sillä noin 54 % kaikista IASB:lle osoitetuista kommenttikirjeistä oli liiketoimintaa harjoittavilta yrityksiltä. Loput kirjeistä jakautuivat siten, että 42 % oli erilaisilta organisaatioilta ja vain 4 % yksityishenkilöiltä. Kaikista standardiluonnosta kommentoineista yrityksistä noin kolmasosa oli pankkeja ja erilaisia finanssipalveluita tarjoavia yrityksiä. Vaikka uusi standardi tuo merkittäviä muutoksia lähinnä vuokralle ottajien kirjanpitoon, kiinnosti sen kommentointi siis myös laajasti leasingrahoitusta tarjoavia yrityksiä. Leasingrahoituksen käyttäjistä kommenttikirjeitä oli kirjoitettu eniten energiateollisuuden sekä vähittäismyyntin toimialoilta. Käymällä koko tutkimusaineisto tarkasti läpi varmistettiin, ettei yksikään lentoyhtiön lähettämä kirje jäänyt tutkimuksen ulkopuolelle.

Kommenttikirjeiden joukossa oli yhteensä kahdeksan eri lentoyhtiöiden lähettämää kirjettä. Koska laadullisen tutkimuksen tarkoituksena ei ole etsiä keskimääräisiä yhteyksiä eikä tilastollisia säännönmukaisuuksia, voi tutkittavaksi riittää pienikin määrä tapauksia (Hirsijärvi ym. 1997, 181). Pituudeltaan lentoyhtiöiden kommenttikirjeet olivat kolmesta seitsemään sivua. Vaikka tarkasteltavia lentoyhtiöitä oli vain kahdeksan, tuli analysoinnin kohteeksi yhteensä 37 sivua tekstiä.

Maantieteellisesti kirjeet jakautuivat siten, että kolme kirjeistä oli Kanadasta, kaksi Iso-Britanniasta, yksi Hong Kongista, yksi Uudesta-Seelannista ja yksi Qatarista. Näytteessä on siis edustettuna yrityksiä eri puolilta maailmaa, vaikka kirjeistä valtaosa painottuukin Kanadaan. Lentoyhtiöt kotipaikkoineen sekä yhtiöiden lähettämien kirjeiden tunnistenumerot ovat esiteltynä taulukossa 2.

Taulukko 2 Kommenttikirjeen lähettäneet lentoyhtiöt

Lentoyhtiö	Kirjeen numero	Kotimaa
Flybe Group Plc	87	Iso-Britannia
Air New Zealand Ltd	147	Uusi-Seelanti
Air Canada	186	Kanada
Chorus Aviation Inc	245	Kanada
WestJet Airlines Ltd	317	Kanada
EasyJet Airline Company Ltd	540	Iso-Britannia
Qatar Airways	580	Qatar
Cathay Pacific Airways Ltd	613	Hong Kong

Lentoyhtiöiden kirjeiden etsimisen jälkeen toteutettiin sisällönanalyysi lukemalla jokainen kommenttikirje läpi ja kirjaamalla ylös lentoyhtiö kerrallaan kirjeistä esiin nousseet merkittävimmät näkemykset standardimuutokseen liittyen. Kirjeiden sisältö siis tiivistettiin siten, että Exceliin kirjattiin vain kirjeissä käsitellyt standardikohdat tai ongelmat. Jokaisen esiin nostetun standardikohdan tai ongelman perään lisättiin lyhyesti, miten yhtiö oli perustellut näkemystään. Kirjausten perään merkattiin myös, oliko yhtiön suhtautuminen positiivista, negatiivista vai neutraalia. Järjestetyn tutkimusaineiston perusteella vertailtiin eri lentoyhtiöiden esiin nostamia näkemyksiä toisiinsa alatutkimuskysymysten mukaisesti. Alatutkimuskysymysten perusteella pyrittiin siis selvittämään, onko eri lentoyhtiöiden suhtautumisessa IFRS 16 -standardiin eroja ja onko uudessa standardissa lentoyhtiöiden näkökulmasta merkittäviä ongelmakohtia.

Järjestetyn tutkimusaineiston perusteella tehtiin seuraavaksi lentoyhtiöiden standardimuutokseen suhtautumista koskevia johtopäätöksiä. Alatutkimuskysymyksiin saatujen kattavien vastausten ja niistä tehtyjen johtopäätösten avulla löydettiin lopuksi vastaus päätutkimuskysymykseen, eli siihen, miten lentoyhtiöt suhtautuvat uuden standardin tuomiin muutoksiin leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyssä.

4 Tutkimuksen tulokset

Kahdeksasta lentoyhtiöiden lähettämästä kirjeestä keskityttiin löytämään yhtäläisyyksiä, eroavaisuuksia sekä ongelmakohtia. Erityistä huomiota pyrittiin kiinnittämään siihen, kuinka lentoyhtiöt olivat perustelleet näkemyksiään ja vastasivatko myös perustelut toisiin. Näin lentoyhtiöiden näkemyksistä saatiin tehtyä tiivis ja perusteltu yhteenveto.

Lentoyhtiöiden kirjeistä nousi esiin kolme ehdottomasti eniten huomiota saanutta aihealuetta: valuuttakurssien vaihtelun vaikutus vuokrasopimusvelan arvostamiseen, operatiivisten leasingsopimusten taseaktivointi sekä ilmailualle tyypillisten leasingsopimusten kirjanpito- ja käsittelyä koskevat ongelmat. Seuraavissa alaluvuissa esitellään tarkemmin lentoyhtiöiden kirjeistä löydettyt tärkeimmät näkemykset perusteluineen.

4.1 Vuokrasopimusvelan arvostaminen ja valuuttakurssien vaihtelu

Seitsemän lentoyhtiöstä nosti kirjeissään esiin valuuttakurssien vaihteluun liittyviä ongelmia. Valuuttakurssit olivat kirjeissä eniten ja usein myös pisimmillä perusteluilla läpikäyty huolenaihe. Kirjeistä kävi ilmi, että lentoalalla leasingsopimukset tehdään lähes poikkeuksetta Yhdysvaltain dollareissa. Lentoyhtiöiden raportointivaluutta on kuitenkin useimmiten jokin muu. Vuokramaksujen siirtyessä IFRS 16 -standardin myötä vuokrasopimusvelaksi yritysten taseisiin, aiheuttaa tämä kaikkien standardiluonnosta kommentoineiden lentoyhtiöiden taseisiin ulkomaalaiseen valuuttaan sidottua vuokrasopimusvelkaa, joka käsitellään rahoitusinstrumenttina ja arvostetaan uudelleen jokaisen raportointijakson lopussa.

Air New Zealand kommentoi kirjeessään, että uusi käytäntö läpinäkyvyyden lisäämisen sijaan vääristäisi tuloslaskelmaa, sillä valuuttakurssien vaihtelun huomioiminen tuloslaskelmassa tuloina ja kuluina jokaisen raportointijakson päätteeksi ei lainkaan kuvaa leasingsopimuksen todellisia taloudellisia vaikutuksia yhtiön toimintaan. WestJet kommentoi valuuttakurssien liikkeiden näkymisen tuloslaskelmassa vaikeuttavan tilinpäätösinformaation käyttäjien mahdollisuutta tehdä yhtiön tulevaisuutta koskevia ennusteita. Lähes kaikki valuuttakursseja kommentoineista yhtiöistä perustelivat, että valuuttakurssien heilahtelu aiheuttaisi epävakautta ilman todellisia taloudellisia perusteita yhtiöiden tuloslaskelmiin. Chorus Aviation esitti kurssitappioiden pahimmillaan pyyhkivän kokonaan pois terveiden lentoyhtiöiden liiketoiminnan tuotot. Näin yhtiöt näyttäisivät huomattavasti huonommilta, kuin ne todellisuudessa ovat. Yhtiö katsoi myös, että vain harjaantunut tilinpäätösinformaation käyttäjä osaisi näissä tapauksissa tehdä perusteltuja päätöksiä tilinpäätöksen perusteella, mikä täysin vastoin IASB:n tavoitteita huonontaisi tilinpäätösinformaation ymmärrettävyyttä.

Flybe Group perusteli kirjeessään valuuttakurssien vaihtelun historiaa esittävän kuvaajan avulla heilahtelua, jota uuden standardin käyttöönotto lentoyhtiöiden tuloslaskelmiin toisi. Flybe Group kertoi lentokoneiden vuokra-ajan olevan alalla tyypillisesti melko pitkä, keskimäärin 8–12 vuotta. Vuokrasopimusvelan arvostaminen jokaisen lyhyen raportointijakson päätteeksi perusteltiin aiheettomaksi, sillä yhtiön esittämän laskelman mukaan todelliset vuokramaksut pitkältä vuokra-ajalta erosivat merkittävästi IFRS 16 mukaisella menetelmällä lasketusta vuokrasopimusvelasta. Lentoyhtiön mukaan ulkomaiseen valuuttaan sitottujen vuokramaksujen todellista taloudellista vaikutusta on hyvin vaikea arvioida ennen vuokra-ajan päättymistä. Näin ollen IFRS 16 käyttöönotto ja leasingsopimusten kurssivoittojen tai tappioiden tuominen tuloslaskelmaan aiheuttaisi vääristymiä ja vähentäisi tuloslaskelman läpinäkyvyyttä.

4.2 Leasingsopimusten taseaktivointi

Toiseksi eniten kirjeissä sai huomiota uuden standardin myötä poistuva jako rahoitusleasingsopimusten ja operatiivisten leasingsopimusten välillä. Monet lentoyhtiöt kertoivat merkittävän määrän leasingsopimuksistaan olevan tällä hetkellä luokiteltuina operatiivisiin leasingsopimuksiin. Flyben Group kertoi koko laivastostaan jopa 90 prosenttia olevan operatiivisen luokituksen alla, ja muilla lentoyhtiöillä operatiivisten leasingsopimusten alle oli luokiteltuna noin 30–50 prosenttia laivastosta. Kolme lentoyhtiöstä osoitti taseuudistukselle suoraan tukensa, kaksi yhtiöstä ei ottanut selvästi kantaa puolesta tai vastaan ja kolme yhtiöstä vastusti muutosta kiivaasti.

Leasingsopimusten taseeseen tuomista puoltavat yhtiöt olivat kaikki sitä mieltä, että IAS 17 -standardi kaipaa uudistusta. Valtaosaa leasingsopimuksistaan tällä hetkellä taseen ulkopuolella pitävä Flybe Group osoitti tukensa uudistukselle kertoen sen tuovan kaivattua yhtenäisyyttä ja selkeyttä leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyyn. Muut uudistusta puoltavat yhtiöt, eli Air Canada ja EasyJet, kertoivat vain lyhyesti olevansa IASB:n kanssa samaa mieltä siitä, että leasingsopimukset tulisi esittää yrityksen varoina ja velkoina.

Taseaktivointia kiivaasti vastustavat lentoyhtiöt perustelivat näkemyksiään kattavammin, kun sitä puoltavat. Kaikki näistä yhtiöistä olivat sitä mieltä, että koko standardin uudistamisen sijaan olisi kannattavampaa vain hieman muuttaa nykyistä IAS 17 standardia. Esimerkiksi Qatar Airways ehdotti, että jo olemassa olevan standardin luokitteluperusteita tulisi tarkentaa, ei poistaa kokonaan. Yhtiö suositteli myös leasingsopimuksia koskevien liitetietojen lisäämistä. Cathay Pacific ehdotti luokitteluperusteiden tiukentamista, jotta vain to-

delliset operatiiviset leasing sopimukset jäisivät taseen ulkopuolelle. Yhtiö perusteli näkemystään sillä, että taseen keventämisen sijaan leasing on usein lentoyhtiöiden käyttämä riskinhallintakeino lentokoneen jäännösarvon hallitsemiseksi. Jako rahoitusleasing sopimusten ja operatiivisten leasing sopimusten välillä antaa yhtiön mukaan arvokasta informaatiota siitä, kuinka yrityksen johto tekee taloudellisia päätöksiä. IFRS 16 -standardin tuoma muutos poistaisi tämän informaation kokonaan tilinpäätöksistä. Yhtiö oli huolissaan muutoksen vaikutuksesta etenkin vähemmän koulutettujen tilinpäätösinformaation käyttäjien päätöksentekoon.

Chorus Aviation ei ymmärtänyt lainkaan tarvetta esittää leasing sopimuksia yrityksen varoina ja velkoina, koska kyseessä oli yhtiön mukaan vain omaisuuden käyttöoikeuden osto, ei omistuksen siirto. Yhtiö näki standardiuudistuksen lisäävän yritysten jo ennestään korkeaa raportointitaakkaa sekä vaikeuttavan tilinpäätöksen käyttäjien päätöksentekoa. Chorus Aviation oli sitä meiltä, että tilinpäätösinformaation käyttäjien olisi helpompi lukea sellaista tilinpäätöstä, johon he ovat jo tottuneet. Yhtiö ei uskonut standardin tilinpäätöksiin tuomalla uudella informaatiolla olevan juurikaan vaikutusta sijoittajien päätöksentekoon.

Kaikki kolme taseaktivointia rankasti kritisoineista yrityksistä nostivat esiin huolen siitä, että uusi standardi aiheuttaa enemmän kuluja vuokra-ajan alkupuolelle kaikista aiemmin operatiivisiksi luokitelluista vuokrasopimuksista. Chorus Aviation näki, että kulujen tulisi aina vastata saatua taloudellista hyötyä. Koska vuokrattu lentokone tuottaa yhtiölle aivan yhtä paljon arvoa vuokra-ajan ensimmäisenä kuin viimeisenäkin päivänä, tulisi myös sen kulujen yhtiön mielestä jakautua tasaisesti koko vuokra-ajalle. Yhtiö oli huolissaan myös IFRS 16 -standardin vaikutuksesta lentoyhtiöiden tulevaisuudessa tekemiin rahoituspäätöksiin. Chorus Aviation kritisoi uutta standardia siitä, että toimivan tilinpäätöskäytännön tulisi kuvata totuudenmukaisesti yrityksen taloudellista toimintaa, ei vaikuttaa siihen.

Taseaktivointia vastustavat yritykset olivat huolissaan myös merkittävästä velkojen lisääntymisestä lentoyhtiöiden taseessa. Arvoltaan suurien operatiivisten sopimusten nähtiin syyttä saavan lentoyhtiöt näyttämään velkaantuneilta. Cathay Pacific oli huolissaan lentoyhtiöiden mahdollisuuksista saada pankkilainaa, ja perusteli myös pankkien päätöksenteon vaikeutuvat uuden standardin myötä. Qatar Airways näki operatiivisten leasing sopimusten siirtymisen veloiksi haittaavan etenkin nuoria kasvavia lentoyhtiöitä ja hidastavan sitä kautta ilmailualan investointeja ja uusien lentoreittien kehitystä.

Sekä taseaktivointia puoltavissa että sitä kritisoivissa kirjeissä nostettiin esiin huomioita vuokrasopimusvelan ja käyttöomaisuuserän arvostamisesta. Neljä eri lentoyhtiötä nostivat esiin huolen siitä, että poistojen tekeminen leasingrahoituksella hankitulle lentokoneelle

voi uuden standardin myötä olla hankalaa ja aikaa vievää, ja kaipasivat tämän vuoksi lisäohjeistusta poistojen tekoon. Air New Zealand kertoi kirjeessään, että yhtiöiden omistamista lentokoneista tehdään poistot osa kerrallaan, sillä eri osien taloudelliset pitoajat eroavat merkittävästi toisistaan. Leasingsopimukset koskevat kuitenkin aina koko lentokonetta kokonaisuutena, eikä niissä erotella koneen erillisten osien vuokria. Air New Zealand oli tämän vuoksi sitä meiltä, että poistojen tekeminen käyttöomaisuuserästä, jota yhtiön ei koskaan ole tarkoitus itse omistaa, tulisi olemaan täysin mielivaltaista eikä onnistuisi kuvaamaan tehtyä leasingsopimusta. Qatar Airways ja EasyJet kritisoivat puolestaan jo IAS 17 -standardissakin mukana ollutta vähimmäisvuokramaksujen diskonttokorkoa. Yhtiöt pitivät markkinakoron käyttöä sopimuksen sisäisen korkokannan puuttuessa liian epäselvänä ohjeistuksena. EasyJetin mukaan ilmailualalla sopimusten korot eroavat merkittävästi toisistaan, eikä yhtä yleistä korkoa ole sen vuoksi mahdollista määrittää.

Kukaan taseaktivointia puoltavistakaan yrityksistä ei osoittanut tukeaan vielä luonnosvaiheessa standardissa mukana olleelle leasingsopimusten luokittelumallille. Valmiiseen IFRS 16 -standardiin tämä laajasti kritiikkiä lentoyhtiöiltä kerännyt jaottelu kahteen eri sopimusluokkaan ei tullut sellaisenaan enää mukaan. Standardiluonnoksessa esitettiin sopimusten jakoa A- ja B-luokkiin. B-luokkaan kuuluivat kiinteistöt, suhteessa omaisuuden käypään arvoon arvoltaan vähäiset sekä suhteessa omaisuuden taloudelliseen vaikutusajkaan lyhyet sopimukset ja A-luokkaan taas loput vuokrasopimukset (IASB 2013, kohdat 28–30). Kahden eri luokan esittäminen tuloslaskelmassa erosi siten, että A-luokan sopimusten osalta vaadittiin esittämään erikseen korko- ja poistokulut, kun taas B-luokan sopimuksille riitti vuokramaksun esittäminen yhtenä eränä (IASB 2013, kohdat 54–56). Lentoyhtiöistä WestJet kritisoi jakoa monimutkaiseksi sekä kalliiksi ja aikaa vieväksi toteuttaa. Myös Air Canada näki sopimusjaon olevan turha ja eron jaettujen sopimusten välillä todellisuudessa hyvin pieni. Sekä WestJet että EasyJet toivoivat sopimusjaon sijaan vain yhtä, selkeää leasingsopimusluokkaa.

Standardiluonnoksessa oli mukana jo poikkeus alle 12 kuukauden pituisten leasingsopimusten jättämisestä taseen ulkopuolelle. Lähes kaikki tätä kirjaamista helpottavaa poikkeusta kommentoineet lentoyhtiöt suhtautuvat siihen positiivisesti. Cathay Pacific näki tämän poikkeuksen kuitenkin jättävän keinottelumahdollisuuksia juuri niille yrityksille, jotka haluavat vältellä leasingsopimusten taseaktivointia. Lyhyen vuokra-ajan sijaan Cathay Pacific suositteli taseesta pois jätettäväksi arvoltaan vähäisiä ja yhtiön pääasiallisen liiketoiminnan kannalta merkityksettömiä omaisuuseriä. Myös Chorus Aviation oli sitä mieltä, että taseaktivoinnin tulisi koskea ainoastaan yritysten liiketoiminnan kannalta olennaisia lea-

singsopimuksia. Näin ollen yhtiö suositteli taseen ulkopuolelle kaikkia sellaisia vuokratkohteita, jotka vain tukivat pääasiallista liiketoimintaa, kuten esimerkiksi tietokoneita ja toimistokalusteita.

4.3 Ilmailualle tyypilliset leasing-sopimukset

Monet lentoyhtiöistä nostivat kirjeissään esiin ongelmia, jotka koskivat juuri ilmailualalle hyvin tyypillisiä leasingkäytäntöjä. Esimerkiksi lentoyhtiöille tavallisten wet lease -sopimuksiksi kutsuttujen leasing-sopimusten käsittelyn vaikeus nousi esiin neljässä eri kirjeessä. Wet lease -yhdistelmä-sopimuksessa yhtiö vuokraa lentokoneen lisäksi koko koneen miehistön, huollon, vakuutukset ja teknisen henkilökunnan. Vuokratkohteena on siis sekä IFRS 16 -standardin mukaisen vuokrasopimuksen määritelmän piiriin kuuluvaa käyttöomaisuutta että standardin soveltamisalan ulkopuolelle jääviä palveluita. Cathay Pacific kertoo kirjeessään, että yhdistelmä-sopimuksen kesto voi olla kaksikin vuotta, ja ne ovat hyvin tyypillisiä esimerkiksi kysyntähuippujen sekä uusien lentoreittien avaamisen yhteydessä. Yhtiöistä Flybe Group ja Qatar Airways olivat huolissaan siitä, että yhdistelmä-sopimusten erottaminen osiin tulisi olemaan hankalaa ja vähentämään sen vuoksi tilinpäätösinformaation luotettavuutta. Cathay Pacific puolestaan uskoo, ettei IASB ole vielä lainkaan muistanut huomioida uudessa standardiluonnoksessaan mahdollisia yhdistelmä-sopimuksia ja sitä, luokitellaanko ne vuokra- vai palvelusopimuksiksi. EasyJet ehdotti kirjeessään, että epäluotettavan informaation välttämiseksi yhdistelmä-sopimuksiin ei sovellettaisi standardiluonnoksen esittämää kirjanpitoikäytäntöä, vaan ne jätettäisiin kokonaan leasing-sopimuksen määritelmän ulkopuolelle.

Lentoyhtiöiden mielestä vuokrattujen lentokoneiden huolto- ja ylläpitokulujen kirjaaminen oli standardiluonnoksessa esitetty epäselvästi. Kolme lentoyhtiöistä kertoi alan leasing-sopimuksille olevan hyvin tyypillistä, että lentokone palautetaan vuokralle antajalle tarkasti määritellyssä kunnossa. Leasing-sopimukseen kuuluu siis usein huolto- sekä ylläpitovelvoitteita vuokralle ottajalle. Uuden standardin mukaan käyttöomaisuuserää arvostettaessa tehdään ennallistamismenoja koskeva varaus, joka kirjataan erilliseksi velaksi. Lentoyhtiöistä sekä WestJet että Air Canada kaipaivat standardiin tarkennusta siitä, mitkä kaikki kulut standardi velvoittaa huomioimaan ennallistamismenoina, sillä koneiden tavallisten käyttömäärään perustuvien ylläpitokulujen lisäksi lentoyhtiöt voivat joutua vastaamaan myös yllättävistäkin huoltokuluista.

Kolme lentoyhtiöistä nosti kirjeissään esiin alalle hyvin tyypillisen myynti ja takaisinvuokraus -järjestelyn. EasyJet kertoi kirjeessään kaikkien leasing-sopimustensa olevan juuri tämän tyyppisiä sopimuksia. EasyJet on siis ensin ostanut lentokoneet uusina, myynyt ne

vuokralle antajalle ja vuokrannut koneet heti itselleen takaisin. Qatar Airways oli huolissaan uuden standardin negatiivisesta vaikutuksesta myynti ja takaisinvuokraus -markkinoihin, joiden merkityksen yhtiö näki monille lentoyhtiöille tärkeänä etenkin heikommasta suhdannekehityksestä selviytymisen aikaan. Markkinoiden vaurioittaminen johtaisi yhtiön mukaan ilmailualan investointien tyrehtymiseen. Flybe Group ja EasyJet kirtisoivat kirjeissään uuden standardin tuomaa muutosta myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten kirjanpito­käsittelyyn. Yhtiöiden mielestä ei ollut järkevää, että sopimusten kirjaaminen ensin myyntinä ja sitten leasing­so­pimuksena aiheuttaa yhtiöille heti kirjattavaksi voittoja tai tappioita. Molempien yhtiöiden mielestä mahdolliset voitot tai tappiot tulisi jakaa koko vuokraajalle, jolloin ne kuva­isivat paremmin leasing­so­pimusten rahoitustarkoitusta.

4.4 Johtopäätökset

Tämän tutkimuksen johtopäätökset tehdään induktiivisesti, koska analysoitavia kirjeitä on vähän. Induktiivisessa päätelyssä edetään yksittäistapauksista yleistykseen (Holopainen & Pulkkinen 2008, 14). Tutkimuksessa pyritään siis kommenttikirjeen lähettäneiden lentoyhtiön näkemysten perusteella tekemään johtopäätöksiä kaikkien lentoyhtiöiden suhtautumisesta uuden IFRS 16 -standardin tuomiin muutoksiin leasing­so­pimusten kirjanpito­käsittelyssä. Näiden kahdeksan lentoyhtiön näkemyksistä pyritään löytämään yhtäläisyyksiä ja tekemään niistä yleistyksiä.

Tutkimuksen ensimmäisen alatutkimuskysymyksen avulla pyrittiin selvittämään, onko lentoyhtiöiden suhtautumisessa IFRS 16 -standardiin eroja. Sisällönanalyysissa selvisi, että yhtiöiden näkemykset erosivat merkittävästi koskien standardin tuomaa suurinta uudistusta, eli operatiivisten leasing­so­pimusten taseaktiivointia. Kolme lentoyhtiöstä toivotti muutoksen tervetulleeksi, kaksi yhtiöstä ei ottanut kantaa suoraan taseaktiivoinnin vaikutuksiin ja kolme yhtiöstä kritisoi muutosta rankasti. Taseaktiivointia puoltavien yhtiöiden näkemysten mukaan standardi toi leasing­so­pimusten käsittelyyn kaivattua yhtenäisyyttä. Taseaktiivointia vastustaneet yhtiöt näkivät standardimuutoksen rajoittavan lentoyhtiöiden rahoitusmahdollisuuksia ja sitä kautta investointeja. Velkojen lisääntyminen taseessa nähtiin perusteettomana sekä sen oletettiin vaikeuttavan pankkien ja etenkin kokemattomampien tilinpäätös­in­formaation käyttäjien päätöksentekoa. Leasing­so­pimuksen kulujen kasaantuminen vuokra-ajan alkupuolelle nähtiin kohtuuttomana. Taseaktiivointia vastustavat yhtiöt näkivät nykyisen IAS 17 -standardin kaipaavan vain pieniä tarkennuksia. Yhtiöt näkivät rahoitusleasing­so­pimukset taloudelliselta merkitykseltään täysin erilaisina kuin operatiiviset leasing­so­pimukset, ja toivoivat niille erilaista kirjanpito­käsittelyä tulevaisuudessakin.

Vastauksena ensimmäiseen alatutkimuskysymykseen voidaan siis laadullisen sisällyönanalyysin perusteella todeta, että lentoyhtiöiden suhtautumisessa IFRS 16 -standardiin oli merkittäviä eroja koskien suhtautumista leasingisopimusten taseaktivointia. Osa yhtiöistä tuki muutosta ja osa kritisoi sitä. On kuitenkin huomattava, että taseaktivointia joko kritisoitiin tai tuettiin hyvin yhtenevin perusteluin. Etenkin taseaktivointia vastustavat yritykset nostivat esiin samoja näkemyksiä muutoksen negatiivisista vaikutuksista. Sekä taseaktivointia vastustaville että tukeville yrityksille oli myös yhteistä huoli puutteellisista ohjeista käyttöomaisuuserän poistojen tekoon ja vuokrasopimusvelan diskonttokoron määrittämiseen.

Tutkimuksen toisen alatutkimuskysymyksen avulla etsittiin uudesta IFRS 16 -standardista lentoyhtiöiden näkemysten mukaisia merkittäviä ongelmakohtia. Näistä yhtenä voidaan pitää jo mielipiteitä jakanutta vuokrasopimusten tase-aktivointia. Merkittävimmäksi ongelmakohdaksi lentoyhtiöiden näkökulmasta nousi kuitenkin valuuttakurssien heilahtelun vaikutus vuokrasopimusvelan arvostamiseen. Tutkimuksessa kävi ilmi, että lentoyhtiöillä oli merkittäviä määriä Yhdysvaltain dollariin sidottuja operatiivisia vuokrasopimuksia. Seitsemän lentoyhtiötä nosti esiin huolen siitä, että valuuttakurssien vaihtelu aiheuttaisi myös tuloslaskelmaan epävakautta, jolle ei oikeastaan ole taloudellista perustetta. Kurssien rajutkin heilahdukset lyhyellä aikavälillä eivät yhtiöiden mukaan vaikuttaisi todellisuudessa suuresti pitkäaikaiseen vuokrasopimusvelkaan. Uuden standardin nähtiin siis tätä kautta vääristävän tuloslaskelmaa.

Taseaktivoinnin ja kurssierojen lisäksi yhtiöt nostivat esiin merkittäviä ongelmakohtia, jotka liittyivät etenkin ilmailualalle tyypillisiin leasingkäytäntöihin. Standardimuutoksen nähtiin vaikeuttavan alalle tyypillisten yhdistelmäleasingisopimusten käsittelyä. Sopimukset sisältävät sekä käyttöomaisuuserän että palvelusopimusosuuden. Hankalana ja puutteellisesti esitettyinä nähtiin myös lentokoneen huolto- ja ylläpitokulujen huomioiminen ennallistamismenoina. Lentokoneiden myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten kirjaaminen nähtiin kohtuuttomana, sillä uusi standardi aiheuttaisi sopimuksista kirjattavaksi heti voittoja tai tappioita. Tämän ei nähty kuvaavan sopimusten taloudellista tarkoitusta, sillä yhtiöiden mielestä mahdolliset voitot tai tappiot tulisi jakaa vuokra-ajalle. Uudistuksen nähtiin vaurioittavan merkittävästi ilmailualan myynti ja takaisinvuokraus -markkinaa. Kaikki yhtiöiden esiin ottamat merkittävimmät ongelmat on listattu taulukkoon 3.

Taulukko 3 IFRS 16 standardin merkittävimmät ongelmakohdat lentoyhtiöiden näkökulmasta

Ongelma	Ongelman esiin tuoneiden lentoyhtiöiden määrä
Operatiivisten sopimusten taseaktivointi	3
Käyttöomaisuuserän poistot	4
Vuokrasopimusvelan diskonttokorko	2
Ulkomaisen valuutan vuokrasopimusvelka	7
Yhdistelmäsopimusten jakaminen osiin	4
Huolto- ja ylläpitokulut ennallistamismenoina	3
Myynti ja takaisinvuokraus -sopimukset	3

Vastauksena toiseen alatutkimuskysymykseen voidaan laadullisen sisällönanalyysin perusteella todeta, että IFRS 16 -standardissa on lentoyhtiöiden näkökulmasta merkittäviä ongelmakohtia. Näitä ovat mielipiteitä jakaneen leasingsopimusten tase-aktivoinnin taseisiin tuomat suuret velat, ulkomaiseen valuuttaan sidotun vuokrasopimusvelan arvostamisen aiheuttama tuloslaskelman epävakaus, yhdistelmäsopimusten osiin jakamisen vaikeus, huolto- ja ylläpitokulujen kirjanpitokäsittelyn puutteellinen ohjeistus sekä myynti ja takaisinvuokraus -sopimusten hankala kirjanpitokäsittely.

Alatutkimuskysymyksiin löydettyjen vastausten avulla voidaan vastata tiiviisti ja yleistävästi myös päätutkimuskysymykseen, eli siihen, miten lentoyhtiöt suhtautuvat uuden IFRS 16 -standardin tuomiin muutoksiin leasingsopimusten kirjanpitokäsittelyssä. Koska yhtiöiden suhtautumisessa uuden standardin tuomaan taseaktivointiin havaittiin merkittäviä eroja, ei voida yksiselitteisesti todeta, että yhtiöt suhtautuisivat muutoksiin positiivisesti tai negatiivisesti. Yhtiöistä löytyi niin muutoksen tuomaa yhtenäisyyttä ja läpinäkyvyyttä puolestaan kuin velkojen kasvua taseissa kiivaasti vastustaviakin näkemyksiä.

Uusi standardi sisälsi kaikkien lentoyhtiöiden näkökulmasta monia tarkennusta kaipaavia ongelmakohtia. Yhtiöt toivoivat kirjeissään tarkennusta, lisäohjeistusta sekä standardiluonnoksen muokkaamista. Lentoyhtiöiden esiin nostamat ongelmakohdat ovat kuitenkin mukana uudessa IFRS 16 -standardissa, lukuun ottamatta laajasti kritisoitua jakoa A ja B tyyppisiin leasingsopimuksiin. Voidaan siis yleistäen sanoa, että lentoyhtiöiden suhtautuminen uuden standardin tuomiin muutoksiin on huolestunut. Yhtiöt ovat kirjeissään esittäneet huolensa sen puolesta, että monien ongelmallisten standardimuutosten toteuttaminen vie aikaa, rahaa sekä lisää yhtiöiden raportointitaakkaa. Yhtiöt esittivät huolensa myös tilinpäätösinformaation käyttäjien puolesta, sillä yhtiöiden näkökulmasta uusi standardi tuo epävakautta ja heilahteluja etenkin tuloslaskelmaan.

5 Pohdinta

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää, miten lentoyhtiöt suhtautuvat uuden IFRS 16 -standardin tuomiin muutoksiin leasingsopimusten kirjanpito-käsittelyssä. Tutkimusaineistona käytettiin IASB:n leasingstandardinsäätämisen prosessin aikana lentoyhtiöiltä keräämiä kommenttikirjeitä. Tutkimusmenetelmänä käytettiin laadullista sisällönanalyysiä, jonka avulla löydettiin kattava vastaus päätutkimuskysymykseen. Voitiin siis todeta, että lentoyhtiöiden suhtautumisessa uuden standardin tuomiin muutoksiin on merkittäviä eroja, mutta kaikille lentoyhtiöille on yhteistä huoli monista edelleen epäselvistä ja tulkinnanvaraista jättävistä kohdista uudessa standardissa. Lentoyhtiöt perustelivat kirjeissään kattavasti monia juuri ilmailualalle tyypillisten leasingsopimusten käsittelyyn liittyviä ongelmia. Lentoyhtiöiden kirjeissä korostui tämän vuoksi IASB:n palautteenkeräyksen tärkeys. Vaikka IASB:n asiantuntijat on pyritty valitsemaan eri maantieteellisiltä alueilta ja eri toimialojen piiristä, on pieneen organisaation mahdotonta saada kaikkien alojen täydellistä asiantuntemusta. Vain eri yrityksiä kuulemalla IFRS-standardeista ja niiden luonnoksista voidaan löytää tehokkaasti toimialakohtaisia epäkohtia.

Sisällönanalyysia tehdessä huomattiin, että lentoyhtiöt perustelivat kattavasti standardiluonnoksen ongelmakohtia ja sen negatiivisia vaikutuksia niin yrityksen raportointityöhön kuin tilinpäätösinformaation käyttäjien päätöksentekoon. Positiiviset asiat ohitettiin niukoin kommenttein. Koska lentoyhtiöt korostivat kirjeessään negatiivisia asioita, voi tämä tutkimus antaa uuden standardin tuomista muutoksista korostetun negatiivisen kuvan. Voi hyvin olla mahdollista, että lentoyhtiöt ovat jättäneet monia positiivisia näkemiään asioita kirjeistään pois, ja keskittyneet vain niihin standardin kohtiin, jotka heidän näkökulmastaan kaipaavat eniten muutosta.

Lentoyhtiöiden joukosta löytyi kuitenkin myös positiivisia näkemyksiä. Tämän tutkimuksen merkittävimpana tuloksena voidaan pitää sitä, että lentoyhtiöiden joukosta löytyi operatiivisten leasingsopimusten taseaktivointia kannattavia yhtiöitä. Leasingsopimusten näkyväisyys taseessa oli se perimmäinen ongelma, joka uudella standardilla haluttiin ratkaista. Lentoyhtiöt valittiin tutkimuskohteeksi sen perusteella, että yhtiöillä on paljon leasingsopimuksia. Sisällönanalyysin edetessä selvisi, että näistä sopimuksista valtaosa on luokiteltuna tällä hetkellä operatiivisiksi. Standardimuutoksen tuomaa taseaktivointia voidaan pitää siis lentoyhtiöiden kannalta erittäin merkittävänä muutoksena. Erityisen yllättävää oli, että jopa 90 % vuokrasopimuksistaan operatiivisiksi luokitellut Flybe Group tuki taseaktivointia.

Osaltaan taseaktivoinnin saama positiivinen palaute kertoo uuden standardin tuoman muutoksen tukemisesta, mutta myös tyytymättömyydestä nykyiseen IAS 17 -standardiin. Taseaktivointia tukeneet yritykset ilmaisivat niemenomaan tukensa muutoksen tuomalle selkeydelle ja yhtenäisyydelle. Vaikka standardin tuomissa muutoksissa nähtiin myös ongelmakohtia, on se monen lentoyhtiön mielestä ainakin parempi kuin nykyinen IAS 17 standardi.

5.1 Tulosten luotettavuus sekä jatkotutkimusehdotukset

Tämän opinnäytetyön luotettavuutta arvioidaan mittaamalla tutkimuksen reliabiliteettia ja validiteettia. Tutkimuksen reliabiliteetilla tarkoitetaan sen kykyä tuottaa ei-sattumanvaraisia tuloksia (Holopainen & Pulkkinen 2008, 17). Tällä tarkoitetaan siis mittaustulosten toistettavuutta, jota on helpoin mitata muiden vastaavien tutkimusten avulla. Tutkimuksen validiteetti taas ilmaisee, missä määrin on kyetty mittaamaan juuri sitä, mitä pitikin mitata (Holopainen & Pulkkinen 2008, 16). Validiteetilla arvioidaan siis tutkimusmenetelmää.

Aiempia tutkimuksia, joissa juuri lentoyhtiöiden suhtautumista standardiuudistuksen tuomiin muutoksiin olisi mitattu näin tarkasti, ei löytynyt. Lappeenrannan teknillisen yliopiston laskentatoimen maisteriohjelmasta on kuitenkin hiljattain valmistunut kaksi Pro Gradu -tutkielmaa, joissa on tutkittu standardimuutoksen vaikutuksia yleisesti vuokralle ottajien näkökulmasta. Sekä Teemu Sormusen vuonna 2015 tekemän tutkielman ”IAS 17 vuokrasopimukset: standardimuutoksen vaikutukset vuokralle ottajien näkökulmasta” sekä Anu Häkkisen vuonna 2017 tekemän tutkielman ”IAS 17-vuokrasopimusstandardin muutoksen vaikutukset yrityksen kirjanpitoon vuokralle ottajien näkökulmasta” tutkimusaineistoissa on ollut mukana samoja lentoyhtiöiden lähettämiä kommenttikirjeitä, joita tässä opinnäytetyössä on analysoitu. Molempien tutkielmien tutkimusmenetelmänä on laadullinen sisälönanalyysi. Tutkielmien tulokset eivät olleet ristiriidassa tämän opinnäytetyön kanssa. Häkkisen tutkielmassa todettiin yritysten raportointitavan ja -kustannusten nousevan syyttä vuokralle ottajien näkökulmasta. Sormunen puolestaan nosti tämän tutkimuksen tulosten mukaisesti esiin lentoyhtiöiden huolen valuuttakurssiheilahteluiden vaikutuksesta tuloslaskelmaan.

Tutkimuksen reliabiliteettia arvioitaessa on huomioitava, että lentoyhtiöiden näkemyksiä analysoitaessa on jouduttu käyttämään huomattavan paljon tutkijan omaa arviointia. Tästä huolimatta muista vastaavista tutkimuksista on saatu samankaltaisia tuloksia, joten tutkimusta voidaan pitää reliaabelina.

Laadullisessa tutkimuksessa validiteettia parantaa tutkijan tarkka selostus tutkimuksen toteuttamisesta sekä tulkintojen yhteensopivuus kuvattun ilmiön kanssa (Hirsijärvi ym. 1997, 232). Tässä opinnäytetyössä tutkimuksen toteutus on kuvattu tarkasti. Kaikki sisällönanalyysissä käsitellyt aiheet ovat myös kattavasti esiteltynä työn teoreettisessa viitekehyyksessä. Lentoyhtiöiden kommentit ja esiin nostetut näkemykset eivät ole ristiriidassa teoreettisen viitekehyyksen kanssa, joten voidaan sanoa tulkintojen vastaavan kuvattua ilmiötä. Sisällönanalyysin avulla löydettiin selkeät vastaukset alatutkimuskysymyksiin sekä pääitutkimuskysymykseen. Näin ollen tämän opinnäytetyön tutkimus on validi.

Monet lentoyhtiöt esittivät erilaisia ennusteita standardimuutoksen vaikutuksista. Muutoksen pelättiin saavan terveet lentoyhtiöt näyttämään kohtuuttoman velkaisilta, tuovan epävakautta yhtiöiden tuloslaskelmaa sekä vaikeuttavan pankkien ja tilinpäätösinformaation käyttäjien päätöksentekoa. Olisi mielenkiintoista tutkia standardin todellisia vaikutuksia lentoyhtiöiden tilinpäätöksiin sen käyttöönoton jälkeen ja selvittää, kuinka hyvin lentoyhtiöiden näkemykset pitivät todellisuudessa paikkansa.

Monet lentoyhtiöt esittivät myös huolensa ilmailualan leasingmarkkinoiden puolesta. Jatkotutkimuksen tälle tutkimukselle voisi toteuttaa vuokralle antajien näkökulmasta, sillä vuokran antajia koskevat muutokset rajattiin kokonaan tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Standardin käyttöönoton jälkeen voitaisiin selvittää, mikä on ollut uuden standardin todellinen vaikutus ilmailualan leasingmarkkinoihin.

5.2 Opinnäytetyöprosessin ja oman oppimisen arviointi

Tämän opinnäytetyön tekeminen on ollut erittäin mielenkiintoinen projekti. Opinnäytetyön aihe valikoitui kiinnostuksesta kirjanpitokäytäntöjen kansainvälistymiseen. Aiheen valintaan vaikutti myös kiinnostus laskentatoimen työpaikkoja kohtaan. Jatkuvan kansainvälistymisen ja kehityksen vuoksi alalla on varmasti tarvetta myös tuoreille osaajille. Projektin toteuttaminen vaati hetkellistä poisjäämistä työelämästä. Tiivis keskittyminen vain tähän projektiin näkyy kuitenkin työn laadussa.

Näin laajan kokonaisuuden kirjoittaminen on syventänyt huomattavasti omaa ymmärrystäni niin leasingstandardin muutoksesta kuin IFRS-kirjanpitokäytäntöjen yleisestä kehityksestä ja niiden tuomien muutosten vaikutuksista yrityksiin. Erityisen mielenkiintoista on ollut myös tutustua syvemmin leasingrahoitukseen ja erilaisiin leasingsopimuksiin. Laajoista rahoituksen opinnoistani huolimatta leasing oli minulle rahoitusmuotona varsin uusi. Tutkimuksen teko on opettanut niin lähdekritiikkiä kuin kriittistä ajattelua omaa päätöksentekoa kohtaan.

Opinnäytetyö on pyritty kirjoittamaan tiiviisti ja selkeästi. Näin ollen työtä voivat käyttää hyödyksi myös muut ammattikorkeakoulujen laskentatoimen ja rahoituksen opiskelijat IFRS-tilinpäätöskäytäntöön tutustuessaan. Suurin osa IFRS tilinpäätöskäytäntöjä käsittelevästä materiaalista ja tämän työn teoreettisen viitekehyksen lähdeaineistosta on englanninkielistä. Tämä työ tarjoaa tiiviin suomenkielisen tietolähteen aiheesta, josta suomenkielistä materiaalia on varsin vähän.

Lähteet

Deloitte. 2017a. IFRS 16 – Leases. Luettavissa: <https://www.iasplus.com/en/standards/ifrs/ifrs-16>. Luettu: 5.10.2017.

Deloitte 2017b. IAS 17 – Leases. Luettavissa: <https://www.iasplus.com/en/standards/ias/ias17>. Luettu: 5.10.2017.

Deloitte. 2016a. IFRS In Your Pocket. Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Lontoo. Luettavissa: <https://www.iasplus.com/en-gb/publications/global/ifrs-in-your-pocket/2016/view>. Luettu: 3.10.2017.

Deloitte 2016b. Leases: a guide to IFRS 16. Deloitte Touche Tohmatsu Limited. Lontoo. Luettavissa: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/sg/Documents/audit/sea-audit-IFRS-16-guide.pdf>. Luettu: 16.10.2017.

The Economist. 2012. Aircraft leasing: buy or rent? Luettavissa: <http://www.economist.com/node/21543195>. Luettu 9.11.2017.

EY. 2016. Leases: a summary of IFRS 16 and its effects. Ernst & Young. Luettavissa: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-leases-a-summary-of-ifrs-16/\\$FILE/ey-leases-a-summary-of-ifrs-16.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-leases-a-summary-of-ifrs-16/$FILE/ey-leases-a-summary-of-ifrs-16.pdf). Luettu: 16.10.2017

Haaramo, V. 2012. Kansainvälinen tilinpäätöskäytäntö. Sanoma Pro Oy. Helsinki.

Harrison Jr, W, Horngren, C, C. William, T, Suwardy, T. Financial Accounting: International Financial Reporting Standards. 2014. Pearson Education Ltd. Edinburgh.

Hirsijärvi, S, Remes, P, Sajavaara, P. Tutki ja kirjoita. 1997. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki.

Holopainen, M, Pulkkinen, P. 2008. Tilastolliset menetelmät. WSOY Oppimateriaalit Oy. Porvoo.

Hoogervorst, H. 2016. Shining the Light on Leases. IFRS Foundation. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/news-and-events/2016/03/hans-hoogervorst-article-shining-the-light-on-leases/>. Luettu: 14.10.2017.

IAS 17. International Accounting Standards Board. Kansainvälinen tilinpäätösstandardi. Vuokrasopimukset.

IASB. 2013. Exposure Draft ED/2013/6. IFRS Foundation Publications Department. Lontoo.

IFRS 16. International Accounting Standards Board. Kansainvälinen tilinpäätösstandardi. Vuokrasopimukset.

IFRS Foundation. 2017a. IFRS 16 Leases. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/issued-standards/list-of-standards/ifrs-16-leases/>. Luettu 4.10.2017.

IFRS Foundation. 2017b. Our structure. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/about-us/our-structure/>. Luettu: 3.10.2017.

IFRS Foundation. 2017c. Who we are and what we do. The IFRS Foundation and the International Accounting Standards Board. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/-/media/feature/about-us/who-we-are/who-we-are-english-v2.pdf>. Luettu: 3.10.2017.

IFRS Foundation. 2017d. How we set IFRS standards. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/about-us/how-we-set-standards/>. Luettu: 3.10.2017

Kauppalehti. 2013. Leasingkoneet ovat lentoalalla yleisiä. Luettavissa: <https://m.kauppalehti.fi/uutiset/leasing-koneet-ovat-lentoalalla-yleisia/KmmLcnAq>. Luettu 8.11.2017.

KHT-yhdistys. 2014. IFRS-tilinpäätösmaali. KHT-media Oy. Helsinki.

Kontkanen, E. 2015. Pankkitoiminnan käsikirja. Hansaprint Oy. Vantaa.

KPMG. 2017. Top differences between IFRS 16 and ASC 842. Luottavissa: <http://www.kpmg-institutes.com/institutes/ifrs-institute/articles/2017/08/ifrs-16-asc-842-differences.html>. Luettu: 16.10.2017.

KPMG. 2016. IFRS view 2016. Luettavissa: <https://home.kpmg.com/fi/fi/home/uutiset-ja-julkaisut/2016/05/ifrsview-2016.html>. Luettu: 10.10.2017.

KPMG. 2013. IFRS käytännön käsikirja. Edita Publishing Oy. Porvoo.

Pacter, P. 2017. Pocket Guide to IFRS Standards: the global financial reporting language. IFRS Foundation. Lontoo. Luettavissa: <http://www.ifrs.org/-/media/feature/around-the-world/documents/pocket-guide-2017.pdf>. Luettu 2.10.2017.

PwC. 2017. IFRS in the US. Luettavissa: <https://www.pwc.com/us/en/cfodirect/issues/ifrs-adoption-convergence.html>. Luettu: 2.10.2017.

PwC. 2016. IFRS 16 – uusi aikakausi vuokrasopimusten käsittelyssä. Luettavissa: <https://www.pwc.fi/fi/ifrs-julkaisut/tiedostot/in-depth-ifrs-16-vuokrasopimuksissa-022016.pdf>. Luettu: 6.10.2017.

Siikala, K. 2015. Leasingrahoituksen kasvaminen ennakoi investointien viriämistä. Finanssiala Ry. Luettavissa: http://www.finanssiala.fi/uutismajakka/Sivut/Leasingrahoituksen_kasvaminen_ennakoi_investointien_viriamista.aspx. Luettu: 14.10.2017.

Tepora, J. 2013. Rahoitusmuodot ja vakuudet. Lakimiesliiton kustannus. Helsinki.

Troberg, P. 2013, IFRS Now: In the light of US GAAP and Finnish practices. KHT-media Oy. Helsinki.

Tuomi, J, Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Hansaprint Oy. Vantaa.